



TESIS - RA142531

## **PENATAAN KAWASAN PANTAI LOSARI SEBAGAI *URBAN TOURISM* KOTA MAKASSAR**

NUR ADYLA SURIADI  
3213 203 004

DOSEN PEMBIMBING :  
Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD, M. Arch., Ph.D.  
Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T

PROGRAM MAGISTER  
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA  
JURUSAN ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2015



TESIS - RA142531

# THE DEVELOPMENT OF LOSARI COASTAL AREA AS MAKASSAR CITY URBAN TOURISM

NUR ADYLA SURIADI  
3213 203 004

SUPERVISOR :  
Prof. Ir. Endang Titi Sunarti BD, M. Arch., Ph.D.  
Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T

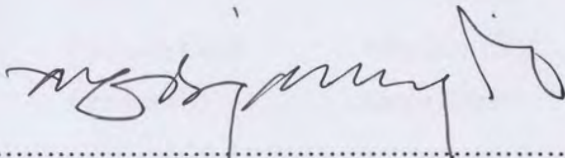
MASTER PROGRAM  
AREA OF EXPERTISE URBAN DESIGN  
DEPARTEMENT OF ARCHITECTURE  
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2015

**Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar  
Magister Teknik (MT)  
di  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember**

**Oleh:  
Nur Adyla Suriadi  
NRP. 3213203004**

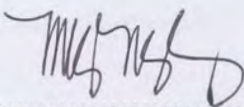
**Tanggal Ujian : 22 Juni 2015  
Periode Wisuda : September 2015**

Disetujui oleh:



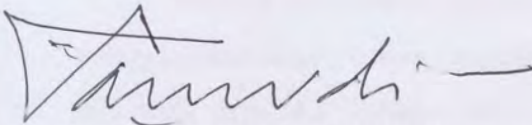
1. Prof. Ir. Endang Titi S.B.D., M. Arch, Ph.D  
NIP 19490125 197803 2 002

(Pembimbing I)



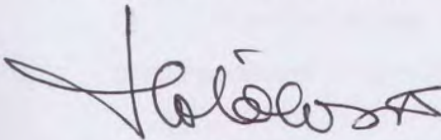
2. Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T  
NIP 19620608 198701 2 001

(Pembimbing II)



3. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono  
NIP 19610520 198601 1 001

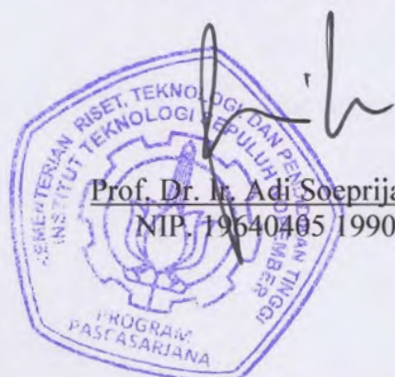
(Penguji)



4. Dr. Ir. Vincentius Totok N, M.T  
NIP 19551201 198103 1 003

(Penguji)

Direktur Program Pascasarjana,



Prof. Dr. N. Adi Soeprijanto, MT  
NIP. 19640405 199002 1 001

## **PENATAAN KAWASAN PANTAI LOSARI SEBAGAI *URBAN TOURISM* KOTA MAKASSAR**

Nama Mahasiswa : Nur Adyla Suriadi  
NRP : 3213203004  
Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch. Ph.D  
Co-Pembimbing : Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T

### **ABSTRAK**

Kawasan Pantai Losari merupakan kawasan pariwisata yang memiliki banyak spot wisata yaitu Reklamasi Pantai Losari, Benteng Fort Rotterdam, Pusat Perbelanjaan Somba Opu, dan Kawasan Wisata Kuliner yang dapat menjadi nilai jual sebagai ikon dunia dan diharapkan mampu menarik wisatawan lokal maupun asing untuk berkunjung ke Pantai Losari, namun semua spot wisata tersebut masih berdiri sendiri disebabkan kurangnya keterhubungan antar spot wisata atau yang dalam penelitian ini disebut dengan *linkage*. Kurangnya keterhubungan *linkage* pada tiap spot wisata tersebut berakibat pada kurangnya motivasi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan Pantai Losari sehingga potensi tiap spot wisata tidak tereksplor secara maksimal.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan pendekatan metode naturalistik yang menggabungkan bukti empiris lapangan dan teori terkait. Teknik analisa yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis deskriptif kualitatif untuk mengetahui karakteristik tiap spot wisata dan melakukan penilaian potensi pengembangan daerah tujuan wisata, analisa *cognitive mapping* dan *single directional view* untuk mengetahui karakteristik *linkage* dan ruang luar yang membentuk kawasan Pantai Losari yang didukung dengan persepsi responden, setelah itu melakukan analisa *character appraisal* sebagai rangkuman untuk menilai karakter kawasan yang mengacu pada pemilihan tema, penyusunan kriteria desain, penyusunan konsep dan arahan penataan kawasan Pantai Losari.

Hasil dari penelitian ini adalah penataan kawasan Pantai Losari dengan tema khusus yaitu “*Experiencing Makassar Cultural Attractions*” yang mengintegrasikan antar spot wisata baik secara fisik dan visual dalam kawasan Pantai Losari melalui sajian atraksi wisata yang beragam khususnya atraksi budaya, memberikan fasilitas wisata yang memberikan keamanan dan kenyamanan pada wisatawan, menciptakan sirkulasi yang baik dan saling terhubung dengan beberapa alternatif rute yang fleksibel, serta menyediakan fasilitas *street furniture* pada tiap koridor yang mencirikan bentuk dan nuansa lokal.

**Kata kunci:** *Linkage*, Pantai Losari, Spot Wisata, Tema Budaya

## **THE DEVELOPMENT OF LOSARI COASTAL AREA AS MAKASSAR CITY URBAN TOURISM**

*Student Name* : Nur Adyla Suriadi  
*Student Identity Number* : 3213203004  
*Supervisor* : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch. Ph.D  
*Co-Supervisor* : Dr. Ir. Murni Rachmawati, M.T

### **ABSTRACT**

*Losari Coastal Area is a tourism area that has many tourist attractions i.e. Reclamation Losari Beach, Fort Rotterdam, Somba Opu Shopping Center and Culinary Tourism area that could become selling value as a world icon and is expected to attract local and foreign tourists visit Losari Coastal Area, but all these tourist attractions still stand-alone caused lack of linkages among tourist attractions or in this research is called the linkage. Lack of linkages to each tourist attractions resulted in a lacking of motivation from tourists to travel in Losari Coastal Area, so that potential of every tourist spots not explored optimally.*

*This is a descriptive qualitative research, with a naturalistic method approach, that combines field empirical evidence, and related theories. Analysis technique used in this research are qualitative descriptive analysis to determine the characteristics of each tourist spot and assessing the potential of tourist destinations development. cognitive mapping and single directional view analysis to find out characteristics of the linkage and outer space area that forms Losari Coastal Area which is supported by the perceptions of respondents. Afterwards, perform Character Appraisal analysis as a summary to assessing character of the area which refers to theme selection, preparation of design criteria, drafting, and direction of Losari Coastal Area development.*

*Results from this study is development of Losari Coastal Area with special themes namely, "**Experiencing Makassar Cultural Attractions**" which integrates among tourist attractions both physically and visually in Losari Coastal Area by presenting diverse tourist attractions especially cultural attractions, create a good circulation and connectivity with several alternative routes that flexible, as well as provide facilities street furniture in each corridor that characterize the shape and feel of the local.*

**Keywords:** *Cultural Themes, Linkage, Losari Beach, Tourist Attractions*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat dan karunia-Nya tesis ini dapat diselesaikan dengan baik. Tesis dengan judul “Penataan Kawasan Pantai Losari Sebagai *Urban Tourism* Kota Makassar” ini disusun sebagai syarat untuk mendapatkan gelas akademik Magister Teknik (MT) sekaligus sebagai syarat dalam menyelesaikan pendidikan Program Pascasarjana di Bidang Keahlian Perancangan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.

Penulis menyadari tesis ini masih jauh dari kesempurnaan dan dalam penyelesaiannya tidak lepas dari bimbingan, bantuan dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terimakasih dan penghargaan tertinggi kepada pihak-pihak tersebut antara lain:

1. Kedua orang tua, Dr.A.Suriadi Mappangara, M.Hum dan Dra. Nahdia Nur, M.Hum serta Kedua orang tua suami saya Drs. H. Tasrif S.pd dan Hj. Hadinang S.pd yang selalu mengiringi doa dan restu serta sebagai penyemangat untuk menyelesaikan studi ini.
2. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti, M.Arch. Ph.D selaku dosen pembimbing pertama, dosen wali, sekaligus ketua alur bidang keahlian Perancangan Kota yang telah memberikan bimbingan, pengertian dan arahan yang sangat bermanfaat selama studi sampai dengan penyelesaian tesis ini.
3. Dr. Ir Murni Rachmawati, M.T. selaku dosen pembimbing kedua dan sekaligus Ketua Program Studi Pascasarjana Jurusan Arsitektur ITS yang telah memberikan bimbingan serta arahan yang sangat bermanfaat dalam penyelesaian tesis ini.
4. Dr. Ing. Ir. Bambang Soemardiono selaku penguji pertama dan Dr. Ir. Vincentius Totok N, M.T selaku penguji kedua yang telah memberikan arahan dan saran bagi penulis dalam penyelesaian tesis ini.

5. Pihak Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi (DIKTI) yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melanjutkan studi di Pascasarjana Jurusan Arsitektur ITS melalui Beasiswa Pendidikan Pascasarjana Dalam Negeri (BPP-DN) 2013.
6. Suami tercinta Ali Akbar Tasrif, ST yang selalu memberikan motivasi, perhatian dan doa nya serta makasih atas segala kesabarannya.
7. Ananda Muh. Faiz Haq Ali sebagai motivasi dan hiburan bagi bunda dalam tiap kepenatan dan kejenuhan selama menjalani studi ini.
8. Saudara-saudara saya tercinta dan kakak-kakak ipar saya yang selalu memberikan dukungan dan motivasi selama menjalani studi ini.
9. Seluruh rekan mahasiswa Pascasarjana Alur Perancangan Kota 2013 atas saran, diskusi, dan dukungan semangat selama menjalani studi sampai dalam penyelesaian tesis ini.
10. Teman seperjuangan di kota perantauan A. Hildayanti, Fitri Hakim, Andarini Asri, Nur Wahidah yang selalu membantu dan memberikan semangat selama penyelesaian studi ini.
11. Sahabat – sahabat saya Rahma Hiromi, Dwiana N.Tufail, Wiwiek Syarkawi, Nina Haryati dan Ariyani Dame, yang walaupun telah menyelesaikan studi di universitas yang berbeda namun selalu memberikan semangat dan doa.
12. Seluruh pihak yang penulis tidak bisa sebutkan yang membantu dalam penyebaran kuesioner, pengumpulan data dan penyelesaian tesis ini.

Akhir kata, penulis berharap tesis ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua terutama untuk pengembangan ilmu pengetahuan bidang Perancangan Kota.

Surabaya, Juli 2015

Nur Adyla Suriadi

## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>SURAT PERNAYATAAN KEASLIAN TESIS.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvii</b>
 <b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	2
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
1.5 Ruang Lingkup .....	4
1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah .....	5
1.5.2 Ruang Lingkup Pembahasan.....	5
1.5.3 Ruang Lingkup Substansi .....	5
1.6 Orientasi Lokasi .....	5
 <b>BAB 2 KAJIAN PUSTAKA</b>	
2.1 Pemahaman Mengenai Pariwisata.....	9
2.1.1 Atraksi Wisata .....	9
2.1.2 Fasilitas Wisata .....	13
2.1.3 Aksesibilitas .....	15
2.2 Pemahaman Mengenai <i>Urban Tourism</i> .....	17
2.3 Pemahaman Mengenai Kawasan Tepi Pantai .....	18
2.3.1 Definisi Kawasan Tepi Pantai .....	18
2.3.2 Klasifikasi Kawasan Tepi Pantai .....	19
2.3.3 Kegiatan Yang Dikembangkan Dalam Kawasan Tepi Pantai .....	20
2.4 Pemahaman Mengenai Penataan Kawasan .....	22
2.4.1 Teori <i>Linkage</i> .....	22
1. <i>Linkage</i> Visual .....	23
2. <i>Linkage</i> Struktural .....	24



3. <i>Linkage</i> Kolektif .....	26
2.4.2 Teori Ruang Luar .....	27
1. Elemen Lingkungan Ruang Luar.....	28
2. Elemen Perancangan Kota.....	41
2.4.3 Pemahaman Mengenai Rute Pariwisata .....	46
2.5 Diagram <i>Family Tree</i> .....	49
2.6 Sintesa Pustaka .....	50
2.7 Kriteria Umum .....	51

### **BAB 3 METODE PENELITIAN**

3.1 Paradigma Penelitian .....	55
3.2 Metode Penelitian .....	55
3.3 Teknik Pengumpulan Data .....	56
3.3.1 Data Primer .....	56
1. Observasi .....	56
2. Wawancara .....	56
3. Kuesioner/ <i>Index Card</i> .....	57
4. Pengelompokan Data/Klasifikasi Data.....	58
3.3.2 Data Sekunder .....	58
3.4 Teknik Penyajian Data .....	60
3.4.1 Data Primer .....	60
3.4.2 Data Sekunder .....	60
3.5 Metode dan Teknik Analisa.....	61
3.5.1 Analisa Deskriptif Kualitatif.....	61
3.5.2 Teknik Analisa <i>Cognitive Mapping</i> .....	61
3.5.3 Teknik Analisa <i>Single Directional View</i> .....	62
3.5.4 Teknik Analisa <i>Character Appraisal</i> .....	62
3.6 Alur Penelitian .....	66

### **BAB 4 GAMBARAN UMUM**

4.1 Gambaran Umum Kota Makassar .....	67
4.2 Sejarah Kota Makassar .....	69
4.2.1 Sejarah Terbentuknya Kota Makassar.....	69
4.2.2 Masa dan Pengaruh Penjajahan Belanda Di Kota Makassar .....	72
4.2.3 Sejarah Kawasan Pantai Losari .....	77
4.3 Kondisi Fisik dan Lingkungan Kawasan Pantai Losari .....	81
4.3.1 Gambaran Umum Kawasan Pantai Losari .....	81
4.3.2 Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari.....	83

4.3.3 Kondisi Eksisting Fasilitas Wisata .....	85
1. Kondisi Eksisting Akomodasi .....	85
2. Kondisi Eksisting Tempat Makan dan Minum.....	86
3. Kondisi Eksisting Fasilitas Umum .....	89
4.3.4 Kondisi Eksisting Aksesibilitas .....	90
4.3.5 Kondisi Eksisting Ruang Luar Kawasan Pantai Losari.....	92
1. Kondisi Eksisting Sirkulasi .....	92
2. Kondisi Eksisting Sirkulasi Manusia.....	94
3. Kondisi Eksisting Parkir .....	97
4. Kondisi Eksisting Tata Hijau.....	100

## **BAB 5 ANALISA DAN PEMBAHASAN**

5.1 Karakteristik Atraksi Wisata Pada Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari .....	105
5.1.1 Deskripsi Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari.....	105
1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari .....	106
2. Kawasan Kuliner Kota Makassar .....	113
3. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Makassar .....	114
4. Benteng Fort Rotterdam .....	116
5.1.2 Analisa Penilaian Potensi Pengembangan Daerah Tujuan Wisata .....	119
1. Potensi Wisata Keindahan Alam .....	123
2. Potensi Wisata Kebudayaan dan Sejarah .....	124
5.1.3 Persepsi Responden Terhadap Kawasan Pantai Losari Sebagai Daerah Tujuan Wisata.....	125
1. Daya Tarik Wisatawan Berkunjung Ke Kawasan Pantai Losari .....	125
2. Pola Aktivitas Wisatawan Pada Tiap Spot Wisata .....	126
5.2 Karakteristik <i>Linkage</i> Pada Kawasan Studi .....	133
5.2.1 Analisis <i>Cognitive Mapping</i> .....	133
1. <i>Linkage</i> Visual .....	133
2. <i>Linkage</i> Struktural .....	135
5.2.2 Persepsi Responden Terhadap <i>Linkage</i> Kawasan Pantai Losari....	138
1. Aksesibilitas Responden .....	138
2. Pola Pergerakan Responden Pada Tiap Spot Wisata .....	140
5.2.3 Analisis <i>Single Directional View</i> .....	147
1. Koridor Segmen 1 .....	148
2. Koridor Segmen 2 .....	150
3. Koridor Segmen 3 .....	152
4. Koridor Segmen 4 .....	154

5.3 Analisis <i>Character Appraisal</i> Sebagai Rangkuman .....	157
5.3.1 Simpulan Hasil Analisa .....	157
5.3.2 Tema Khusus .....	159
5.4 Kriteria Khusus .....	161
5.5 Konsep dan Arahkan Penataan .....	163
 <b>BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
6.1 Kesimpulan .....	185
6.2 Saran .....	187
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	189
<b>LAMPIRAN</b> .....	193

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Pola Pergerakan Wisatawan Dengan Sketsa Sederhana .....	48
Tabel 2.2 Sintesa Kajian Pustaka Tiap Sub Aspek Bahasan.....	51
Tabel 3.1 Teknik Pengumpulan Data Tiap Aspek Yang Ditinjau .....	58
Tabel 3.2 Metode dan Teknik Analisis Tiap Sasaran Penelitian .....	64
Tabel 5.1. Analisa Penilaian Karakter Pengembangan Daerah Tujuan Wisata Terhadap Spot Wisata di Kawasan Pantai Losari.....	120
Tabel 5.2 Aktivitas Wisatawan Pada Tiap Spot Wisata.....	130
Tabel 5.3 Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari .....	141
Tabel 5.4 Rangkuman Persepsi Responden Terhadap Kawasan Pantai Losari	133
Tabel 5.5 Analisa Teknik <i>Single Directional View</i> Pada Segmen 1 .....	148
Tabel 5.6 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa <i>Single Directional View</i> Pada Segmen 1 .....	149
Tabel 5.7 Analisa Teknik <i>Single Directional View</i> PadaSegmen 2.....	150
Tabel 5.8 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa <i>Single Directional View</i> Pada Segmen 2 .....	151
Tabel 5.9 Analisa Teknik <i>Single Directional View</i> PadaSegmen 3 .....	152
Tabel 5.10 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa <i>Single Directional View</i> Pada Segmen 3 .....	153
Tabel 5.11 Analisa Teknik <i>Single Directional View</i> PadaSegmen 4 .....	154
Tabel 5.12 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa <i>Single Directional View</i> Pada Segmen 4.....	155
Tabel 5.13 Dasar Pertimbangan Pemilihan Tema Khusus Penataan .....	159
Tabel 5.14 Kriteria Khusus Penataan.....	161
Tabel 5.15 Konsep dan Arahana Penataan Aspek Pariwisata .....	164
Tabel 5.16 Konsep dan Arahana Penataan Aspek Ruang Luar .....	170
Tabel 5.17 Konsep dan Arahana Penataan Aspek <i>Linkage</i> .....	180

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Letak Kawasan Pantai Losari dalam Peta Negara Indonesia ..	6
Gambar 1.2 Letak Kawasan Pantai Losari Dalam Peta Kota Makassar .....	6
Gambar 1.3 Atraksi Wisata Pada Kawasan Pantai Losari .....	7
Gambar 2.1 Ilustrasi Lima Elemen <i>Linkage</i> Visual .....	24
Gambar 2.2 Tiga Elemen <i>Linkage</i> Struktural .....	26
Gambar 2.3 Pola Sirkulasi Pencapaian Ruang.....	33
Gambar 2.4 Parkir Tegak Lurus.....	38
Gambar 2.5 Parkir Sudut .....	39
Gambar 2.6 Parkir Paralel .....	39
Gambar 2.7 Parkir Khusus Bagi PDA .....	40
Gambar 2.8 Lima Elemen Pembentuk Citra Kota .....	45
Gambar 2.8 Diagram <i>Family Tree</i> .....	50
Gambar 3.1 Diagram Alur penelitian.....	66
Gambar 4.1 Peta Kota Makassar.....	67
Gambar 4.2 Peta Lokasi Benteng Tallo, Benteng Ujung Pandang, dan Benteng Somba Opu di Kota Makassar .....	70
Gambar 4.3 Pelabuhan di Muara Sungai Tallo .....	71
Gambar 4.4 Pembentukan Kelompok Etnis Pada Morfologi Kota Makassar	72
Gambar 4.5 Struktur Kota Makassar Pada Awal Abad ke 19.....	74
Gambar 4.6 <i>Garden City</i> Kota Makassar Pada Masa Kolonial Belanda .....	75
Gambar 4.7 Struktur Kota Makassar Pada Awal Kemerdekaan .....	76
Gambar 4.8. Kondisi Pantai Masa Lampau .....	77
Gambar 4.9. Kondisi Jalan Somba Opu Pada Masa Kemerdekaan .....	78
Gambar 4.10. Kondisi Benteng Fort Rotterdam Pada Masa Penjajahan Belanda .....	79
Gambar 4.11. Kawasan Benteng Fort Rotterdam Pada Masa Penjajahan Belanda .....	80
Gambar 4.12 Peta Kawasan Pantai Losari .....	82
Gambar 4.13 Spot Wisata dan Jenis Atraksi Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari .....	84
Gambar. 4.29. Letak Lokasi Hotel yang terdapat di Kawasan Pantai Losari	85
Gambar. 4.30. Letak Lokasi Tempat Makan dan Minum di Kawasan Pantai Losari .....	86
Gambar. 4.31. Letak Sentra PKL di Kawasan Pantai Losari.....	87

Gambar. 4.32.Letak Fasilitas Umum di Kawasan Pantai Losari .....	89
Gambar. 4.33.Aksesibilitas ke Kawasan Pantai Losari.....	90
Gambar. 4.34.Sarana Transportasi Umum di Kawasan Pantai Losari .....	91
Gambar. 4.35.Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Pantai Losari .....	92
Gambar. 4.36.Kondisi Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Pantai Losari.....	93
Gambar. 4.37.Kondisi Sirkulasi Kendaraan Jalan Somba Opu .....	93
Gambar. 4.38.Kondisi Sirkulasi Kendaraan di Jalan Lamadukelleng dan Jalan Datu Museng .....	94
Gambar. 4.39.Sirkulasi Kendaraan di Jalan Ujung Pandang .....	94
Gambar. 4.40.Sirkulasi Manusia di Kawasan Pantai Losari .....	95
Gambar. 4.41.Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Penghibur .....	96
Gambar. 4.42.Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Datu Museng dan Jalan Lamadukelleng.....	96
Gambar. 4.43.Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Ujung Pandang .....	97
Gambar. 4.44.Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Ujung Pandang .....	97
Gambar. 4.45.Letak Lokasi Parkir Pada Kawasan Pantai Losari .....	98
Gambar. 4.46.Parkir <i>On Street</i> Pada Jalan Penghibur .....	99
Gambar. 4.47.Parkir <i>On Street</i> Pada Jalan Somba Opu .....	100
Gambar. 4.48.Elemen <i>Hard scape</i> Pada Kawasan Pantai Losari .....	101
Gambar. 4.49.Elemen <i>Soft Scape</i> Pada Kawasan Pantai Losari .....	102
Gambar 5.1 Reklamasi Anjungan Pantai Losari .....	106
Gambar. 5.2 Atraksi Wisata Pada Anjungan Pantai Losari .....	107
Gambar. 5.3 Kondisi Eksisting Anjungan Pantai Losari .....	108
Gambar. 5.4 Atraksi Wisata di Anjungan Bugis Makassar .....	109
Gambar. 5.5 Kondisi Anjungan Bugis-Makassar .....	110
Gambar. 5.6 Anjungan Toraja Mandar .....	111
Gambar 5.7. Atraksi Wisata Anjungan Toraja Mandar .....	111
Gambar. 5.8 Suasana <i>Car Free Day</i> .....	112
Gambar. 5.9. Kawasan Kuliner Kota Makassar .....	113
Gambar. 5.10 Kondisi Kawasan Kuliner Makassar .....	114
Gambar. 5.11. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar .....	115
Gambar. 5.12. Kondisi Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar...	116
Gambar. 5.13. Kawasan Benteng Fort Rotterdam .....	117
Gambar. 5.14. Atraksi Wisata di Benteng Fort Rotterdam .....	118
Gambar. 5.15.Kondisi Kawasan Benteng Fort Rotterdam.....	119
Gambar 5.16 Potensi Wisata Keindahan Alam Pantai Losari.....	123
Gambar 5.17 Potensi Wisata Kebudayaan dan Sejarah Pantai Losari .....	124
Gambar 5.18 Pola Aktivitas Wisatawan Berdasarkan Usia .....	134

Gambar 5.19 <i>Linkage</i> Visual Yang Membentuk Kawasan Pantai Losari.....	136
Gambar 5.20 <i>Linkage</i> Struktural Yang Membentuk Kawasan Pantai Losari	139
Gambar 5.21 Aksesibilitas Responden Dalam Kawasan Pantai Losari.....	129
Gambar.5.22 Pembagian Segmen Teknik Analisa <i>Single Directional View</i>	147
Gambar 5.23 Simpulan Analisa .....	157
Gambar 5.24 Arahan Penataan Aspek Pariwisata 1-1 .....	165
Gambar 5.25 Arahan Penataan Aspek Pariwisata 1-2 .....	166
Gambar 5.26 Arahan Penataan Aspek Pariwisata 1-3 .....	167
Gambar 5.27 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-1 .....	171
Gambar 5.28 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-2 .....	172
Gambar 5.32 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-3 .....	173
Gambar 5.33 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-4 .....	174
Gambar 5.34 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-5 .....	175
Gambar 5.35 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-6 .....	177
Gambar 5.36 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-7 .....	179
Gambar 5.37 Arahan Penataan Aspek <i>Linkage</i> 1-1 .....	183
Gambar 5.38 Arahan Penataan Aspek <i>Linkage</i> 1-2 .....	184

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1. Daftar Pertanyaan Wawancara Responden.....	193
Lampiran 2. Hasil Wawancara Responden .....	195
Lampiran 3. Contoh Index Card Responden.....	201
Lampiran 4. Hasil Index Card Responden .....	202



# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Peran pariwisata dalam pembangunan ekonomi di berbagai negara sudah tidak diragukan lagi, hampir setiap negara di dunia ini baik negara berkembang ataupun negara maju menjadikan pariwisata sebagai sektor unggulan dalam perolehan devisa, penciptaan lapangan kerja maupun pengentasan kemiskinan. Bidang pariwisata ini telah menjadi industri terbesar di dunia dan merupakan salah satu bidang tercepat pertumbuhannya.

Kota Makassar merupakan kota yang memiliki letak strategis karena berada pada persimpangan jalur lintas baik dari arah utara ke selatan maupun dari arah barat ke timur, dari keunggulan ini maka Kota Makassar layak untuk dijadikan destinasi pariwisata, salah satu destinasi keunggulannya adalah Kawasan Pantai Losari Dalam Visi Pemerintah Kota Makassar (2009-2014) “Makassar Kota Dunia Berlandaskan Kearifan Lokal”, telah mengubah Kawasan Pantai Losari sebagai ikon dunia yang tetap memperhatikan budaya-budaya lokal khas Makassar dan diharapkan mampu menarik wisatawan lokal maupun asing untuk berkunjung.

Salah satu unsur yang sangat menentukan berkembangnya industri pariwisata juga adalah atraksi wisata, dimana menurut Yoeti (1996) suatu atraksi wisata adalah sesuatu yang harus ditata dengan baik agar dapat dilihat, dinikmati dan memberikan daya tarik tersendiri. Dalam kawasan pariwisata Pantai Losari sebenarnya memiliki banyak spot wisata seperti, Reklamasi Anjungan Pantai Losari, Benteng Fort Rotterdam, Pusat Perbelanjaan Somba Opu, Kawasan Kuliner Kota Makassar, yang menyajikan beragam atraksi wisata dan seharusnya mampu memotivasi wisatawan untuk berkunjung, namun yang selama ini dikenal oleh masyarakat luas hanya Reklamasi Pantai Losari berupa anjungan ruang terbuka publik sehingga beberapa spot wisata kurang diminati oleh wisatawan.

Dalam suatu kawasan pariwisata, *linkage* juga merupakan salah satu faktor keberhasilan pengembangan kawasan pariwisata, dalam konsep *Tourism Oppurtunity Spectrum*, suatu kawasan pariwisata harus memberikan suatu *linkage* antar atraksi wisata baik berupa perencanaan perjalanan, penyediaan informasi mengenai rute dan destinasi, ketersediaan sarana transportasi, akomodasi, ataupun kemudahan lain untuk mencapai atraksi wisata, sehingga menjadi penentu berhasilnya peluang pengembangan suatu kawasan pariwisata. Hal ini juga dikemukakan oleh Winarso dkk (2003) tentang konsep “jalur wisata” dimana konsep ini berupa beberapa objek wisata yang ada dirangkai dalam satu jalur sehingga wisatawan dengan mudah menentukan objek apa saja yang ingin dinikmati dalam keterbatasan waktu yang mereka miliki

Semua spot wisata dalam kawasan Pantai Losari masih berdiri sendiri disebabkan kurangnya keterhubungan antar spot wisata (*linkage*) baik berkaitan dengan keterkaitan antar massa dan ruang serta pengaruh ruang luar pada tiap spot wisata yang menghambat perjalanan wisatawan. Ketidakterhubungan *linkage* pada tiap spot wisata tersebut berakibat pada kurangnya motivasi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan Pantai Losari sehingga potensi tiap spot wisata tidak tereksplor secara maksimal.

Maka dari uraian di atas, untuk mengintegrasikan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari, perlu adanya tema khusus yang menghubungkan tiap spot wisata yang memberikan kesan bagi perjalanan wisatawan dan meningkatkan daya tarik tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari sehingga menjadi suatu kawasan *urban tourism* yang dapat dipasarkan dan meningkatkan pendapatan daerah kota Makassar.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Sebagaimana diuraikan pada latar belakang, diperoleh rumusan masalah bahwa keterhubungan antar spot wisata yang kurang sehingga tiap spot wisata masih berdiri sendiri dan juga belum terlihat adanya tema khusus yang menghubungkan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari. Sehubungan

dengan rumusan masalah tersebut, maka timbul pertanyaan berkaitan dengan penelitian yaitu:

1. Bagaimana karakteristik dan potensi tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari?
2. Bagaimana kondisi *linkage* yang menghubungkan tiap spot-spot wisata dan pengaruh ruang luar yang melemahkan kualitas *linkage* dalam kawasan Pantai Losari?
3. Bagaimana penataan kawasan Pantai Losari yang dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan tema khusus yang dapat meningkatkan daya tarik kawasan pariwisata?

### **1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah memberikan usulan penataan kawasan Pantai Losari yang dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan adanya tema khusus yang dapat meningkatkan daya tarik kawasan pariwisata sehingga menjadi suatu kawasan *urban tourism* kota Makassar, dengan sasaran penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik atraksi wisata dan penilaian potensi tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari.
2. Mengidentifikasi kondisi *linkage* yang menghubungkan tiap spot wisata dan pengaruh ruang luar yang melemahkan kualitas *linkage* dalam kawasan Pantai Losari.
3. Merumuskan kriteria penataan dan memberikan usulan arahan desain skematik rancangan penataan yang dapat meningkatkan daya tarik dengan adanya tema khusus yang menghubungkan tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

## 1. Manfaat Teori

- a. Pemahaman tentang komponen-komponen wisata yang merupakan faktor penentu pengembangan suatu kawasan pariwisata.
- b. Pemahaman tentang elemen lingkungan ruang luar pada suatu kawasan dalam perancangan kota.
- c. Untuk mengaplikasikan teori *linkage* sebagai penghubung fungsional antar spot wisata di dalam kawasan pariwisata.

## 2. Manfaat Praktik

- a. Bagi pemerintah Kota Makassar, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan untuk penataan kawasan Pantai Losari sehingga dapat menambah pemasukan daerah dan pelestarian kebudayaan Makassar.
- b. Bagi pelaku wisata, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengalaman wisata yang berkesan dan memberikan pilihan alternatif rute bagi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dalam menentukan objek apa saja yang ingin dinikmati dalam keterbatasan waktu yang mereka miliki.

### 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini memiliki ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan dan substansi dimana akan dijelaskan berikut ini:

#### 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah Kawasan Pantai Losari. Adapun batas secara administratif adalah:

- |                 |  |
|-----------------|--|
| Sebelah utara   | : Jl. Datu musaeng dan Jalan Pasar Ikan. |
| Sebelah selatan | : Jl. Riburane                           |
| Sebelah barat   | : Selat Makassar                         |
| Sebelah timur   | : Jl. Bontolempangan                     |

### **1.5.2 Ruang Lingkup Pembahasan**

Ruang lingkup pembahasan yang akan menjadi batasan penelitian ini adalah menemukan aspek-aspek yang ditinjau dalam penataan kawasan Pantai Losari dan kemudian menemukan usulan rancangan penataan.

Penataan kawasan Pantai Losari dalam penelitian ini adalah menemukan tema khusus yang menghubungkan tiap spot wisata sehingga menjadi suatu kawasan *urban tourism* kota Makassar untuk meningkatkan daya tarik kawasan dan motivasi wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata di kawasan Pantai Losari.

### **1.5.3 Ruang Lingkup Substansi**

Ruang lingkup substansi yang dibahas disini ialah teori-teori yang digunakan dalam menemukan sasaran-sasaran yang telah ditentukan yaitu:

1. Pemahaman mengenai pariwisata
2. Pemahaman mengenai *urban tourism*
3. Pemahaman mengenai kawasan tepi pantai
4. Pemahaman mengenai penataan spot wisata yang berkaitan terhadap teori ruang luar, teori *linkage* dan teori perancangan kota.

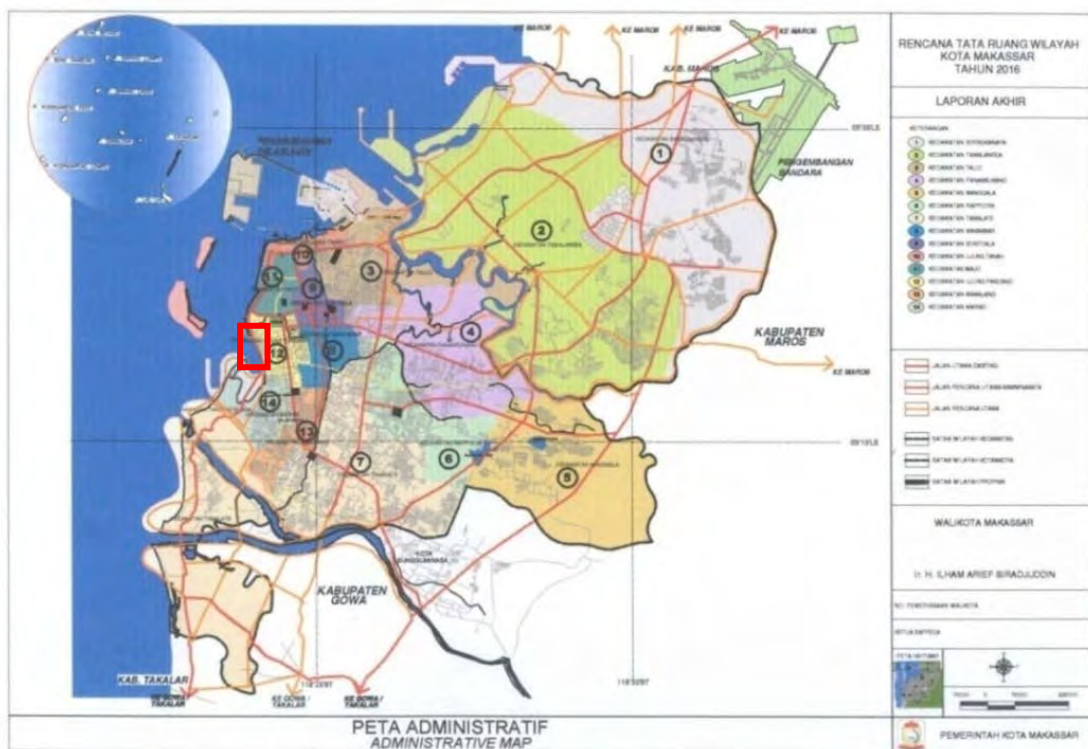
## **1.6 Orientasi Lokasi**

Lokasi penelitian ini dilakukan pada kawasan pariwisata Pantai Losari yang mencakup beberapa spot wisata yaitu Reklamasi Anjungan Pantai Losari sebagai ruang terbuka publik, Benteng Fort Rotterdam, Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Kota Makassar, dan Kawasan Kuliner Kota Makassar.

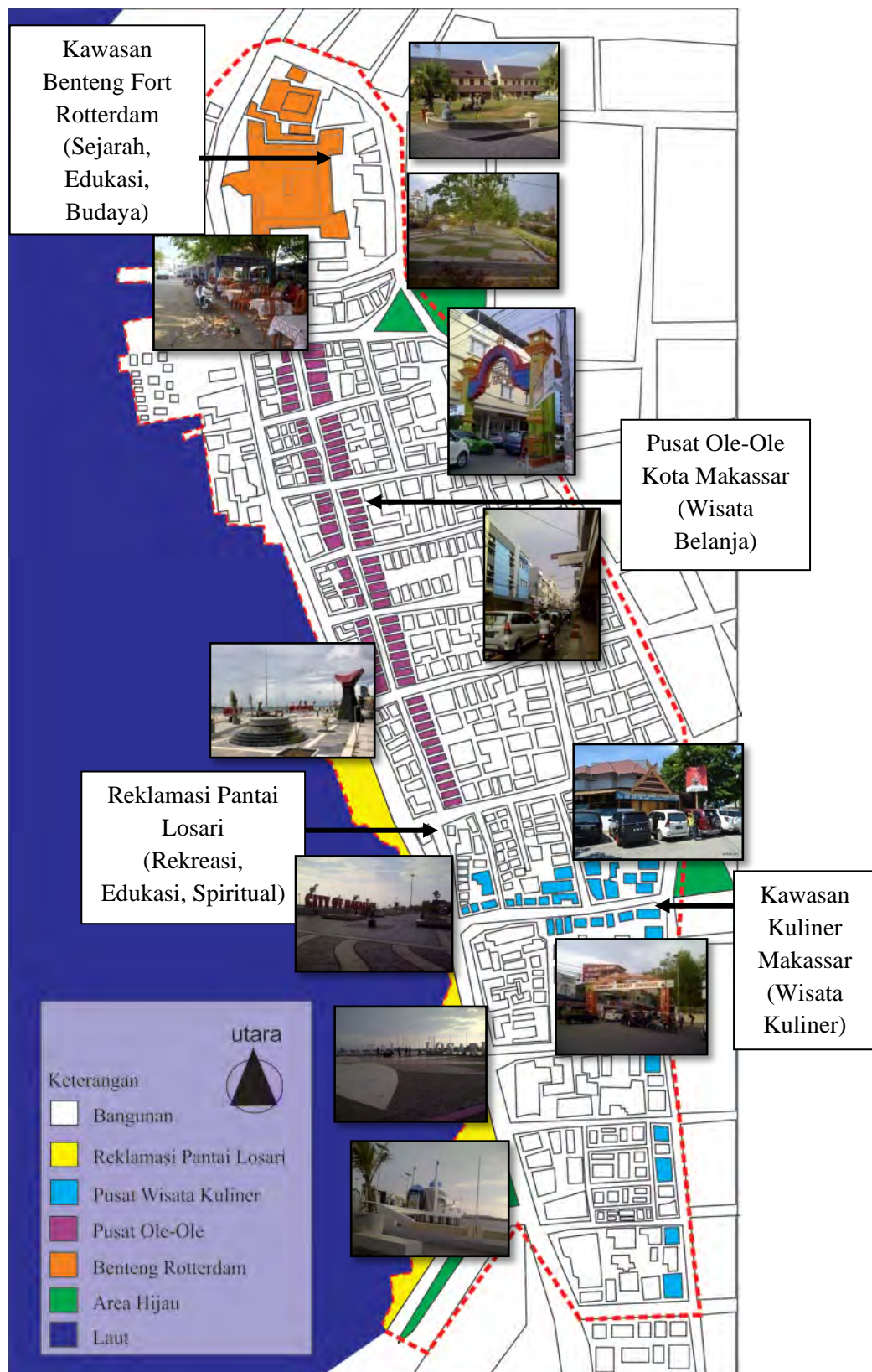
Adapun orientasi lokasi penelitian sebagai berikut dapat dilihat pada **Gambar 1.1 dan 1.2.**



Gambar 1.1 Letak Kawasan Pantai Losari dalam Peta Negara Indonesia



Gambar 1.2. Letak Kawasan Pantai Losari dalam Negara Indonesia dan Peta Kota Makassar (*RTRW Kota Makassar 2010-2015*)



Gambar 1.3. Atraksi Wisata Pada Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Olahan Penulis, 2014)

*Halaman ini sengaja dikosongkan*



## **BAB 2**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pemahaman Mengenai Pariwisata**

Dalam pemahaman mengenai pariwisata akan dijabarkan bahwa untuk dapat dikatakan sebagai suatu kawasan pariwisata, maka terdapat beberapa faktor atau komponen yang harus dipenuhi agar kegiatan pariwisata dapat berjalan sempurna (Inskeep, 1991) yaitu Atraksi wisata, Fasilitas Pariwisata, dan Aksesibilitas yang akan dikaji lebih dalam pada sub bab ini.

##### **2.1.1 Atraksi Wisata**

###### **1. Definisi Atraksi Wisata**

Salah satu unsur yang sangat menentukan berkembangnya industri pariwisata adalah atraksi wisata. Di Negara Indonesia, istilah atraksi wisata belum terlalu dikenal, istilah yang biasa digunakan yaitu daya tarik wisata yang sebenarnya memiliki pemahaman yang sama. Adapun definisi atraksi wisata menurut beberapa ahli sebagai berikut:

- a. Menurut Pendit (1994), atraksi wisata adalah segala sesuatu yang menarik dan bernilai untuk dikunjungi dan dilihat, baik yang hadir secara natural, maupun yang biasa berlangsung tiap harinya serta yang khusus diadakan pada waktu tertentu.
- b. Menurut Yoeti (1996), atraksi wisata adalah sesuatu yang dipersiapkan terlebih dahulu agar dapat dilihat, dan dinikmati sebagai motivasi wisatawan untuk berkunjung ke daerah tujuan wisata.
- c. Menurut UU No. 10 tahun 2009, atraksi wisata atau daya tarik wisata adalah segala sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan, dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan.

Dari definisi atraksi wisata yang telah dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa atraksi wisata adalah segala sesuatu yang memiliki daya tarik baik yang hadir secara natural ataupun hasil buatan manusia sebagai motivasi wisatawan untuk berkunjung ke daerah tujuan wisata.

Daerah tujuan wisata sesungguhnya telah memiliki atraksi wisata, namun yang perlu diperhatikan dalam pengembangan suatu daerah menjadi daerah tujuan wisata sehingga dapat menarik wisatawan untuk berkunjung, suatu daerah tujuan wisata harus memenuhi tiga syarat (Yoeti, 1996) yaitu:

- a. Adanya *something to see*, artinya, di tempat tersebut harus ada atraksi wisata yang berbeda dengan apa yang dimiliki oleh daerah lain. Dengan begitu daerah tersebut harus mempunyai daya tarik khusus dan mempunyai atraksi wisata yang dapat dijadikan hiburan bila wisatawan berkunjung ke sana.
- b. Adanya *something to buy*, artinya, di tempat tersebut harus tersedia fasilitas untuk berbelanja (*shopping*), terutama barang-barang souvenir dan kerajinan tangan yang khas sebagai ole-ole untuk dibawa pulang ke tempat asal masing-masing wisatawan.
- c. Adanya *something to do*, artinya, di tempat tersebut ada sesuatu yang dapat dilihat dan disaksikan, harus pula disediakan fasilitas rekreasi yang dapat membuat mereka betah tinggal lebih lama di tempat itu.

Ketiga hal tersebut merupakan unsur-unsur yang sangat berpengaruh untuk pemasaran pariwisata, yaitu dengan promosi untuk mencapai sasaran agar lebih banyak wisatawan yang datang pada suatu daerah, lebih lama tinggal, dan lebih banyak mengeluarkan uang di tempat yang mereka kunjungi.

## **2. Jenis Atraksi Wisata**

Dalam kegiatan wisata pada dasarnya manusia melakukan pergerakan dari tempat manusia tinggal kemudian melakukan perjalanan ke daerah tujuan wisata. Pergerakan atau perpindahan ini hanya bersifat sementara saja, karena manusia akan kembali ke daerah tinggal sebelumnya setelah kegiatan wisata selesai. Daerah tujuan wisata haruslah memiliki daya tarik tertentu yang membuat wisatawan tertarik untuk datang berkunjung, daya tarik tersebut bisa berbagai macam mulai dari daya tarik karena bentuk alam ataupun hasil karya manusia.

Jadi daya tarik menjadi salah satu pendukung pembentukan suatu daerah menjadi tempat tujuan wisata.

Atraksi Wisata berdasarkan jenis-jenisnya dapat dibagi ke dalam tiga kategori, yaitu atraksi wisata alam, atraksi wisata budaya, dan atraksi wisata minat khusus (Pitana dan Diarta, 2009).

#### **a. Atraksi Wisata Alam**

Sumber daya alam yang dapat dikembangkan menjadi atraksi wisata alam adalah:

- Wisata Pantai (*Marine tourism*), merupakan kegiatan wisata yang ditunjang oleh sarana dan prasarana untuk berenang, memancing, menyelam, dan olahraga air lainnya, termasuk sarana dan prasarana akomodasi, makan dan minum.
- Wisata Etnik (*Etnik tourism*), merupakan perjalanan untuk mengamati perwujudan kebudayaan dan gaya hidup masyarakat yang dianggap menarik.
- Wisata Cagar Alam (*Ecotourism*), merupakan wisata yang banyak dikaitkan dengan kegemaran akan keindahan alam, kesegaran hawa udara di pegunungan, keajaiban hidup binatang (margasatwa) yang langka, serta tumbuh-tumbuhan yang jarang terdapat di tempat-tempat lain.
- Wisata Buru, merupakan wisata yang dilakukan di negeri-negeri yang memang memiliki daerah atau hutan tempat berburu yang dibenarkan oleh pemerintah dan digalakkan oleh berbagai agen atau biro perjalanan.
- Wisata Agro, merupakan jenis wisata yang mengorganisasikan perjalanan ke proyek-proyek pertanian, perkebunan, dan ladang pembibitan di mana wisata rombongan dapat mengadakan kunjungan dan peninjauan untuk tujuan studi maupun menikmati segarnya tanaman di sekitarnya.

#### **b. Atraksi Wisata Sosial-Budaya**

Budaya sangat penting peranannya dalam pariwisata, salah satu daya tarik wisatawan melakukan perjalanan wisata untuk melihat cara hidup dan budaya

orang lain. Karakteristik budaya dari destinasi wisata merupakan faktor penarik pariwisata.

Sumber daya budaya yang bisa dikembangkan menjadi atraksi wisata budaya (Pitana dan Diarta, 2009) diantaranya sebagai berikut :

- Peninggalan sejarah kepurbakalaan dan monumen, wisata ini termasuk golongan budaya, monumen nasional, gedung bersejarah, kota, desa, bangunan-bangunan keagamaan, serta tempat-tempat bersejarah lainnya seperti tempat bekas pertempuran (*battle fields*) yang merupakan daya tarik wisata utama di banyak negara.
- Museum dan fasilitas budaya lainnya, merupakan wisata yang berhubungan dengan aspek alam dan kebudayaan di suatu kawasan atau daerah tertentu. Museum dapat dikembangkan berdasarkan pada temanya, antara lain museum arkeologi, sejarah, etnologi, sejarah alam, seni dan kerajinan, ilmu pengetahuan dan teknologi, industri, ataupun dengan tema khusus lainnya.
- Seni dan patung kontemporer, arsitektur, tekstil, pusat kerajinan tangan dan seni, pusat desain, studio artis, industri film dan penerbit dan sebagainya.
- Seni pertunjukan, drama, sendratari, lagu daerah, teater jalanan, pameran foto, festival dan even khusus lainnya.
- Kegiatan dan cara hidup masyarakat lokal, sistem pendidikan, sanggar, teknologi tradisional, cara kerja dan sistem kehidupan setempat.
- Perjalanan (*trekking*) ke tempat bersejarah menggunakan alat transportasi unik (berkuda, dokar, cikal dan sebagainya)
- Mencoba kuliner (masakan) setempat. Melihat persiapan, cara membuat, menyajikan, dan menyantap masakan khas daerah setempat.

### **c. Atraksi Wisata Minat Khusus**

Salah satu penyebab terjadinya segmentasi atau spesialisasi pasar pariwisata adalah karena adanya kecenderungan wisatawan dengan minat khusus baik dalam jumlah wisatawan maupun area minatnya.

Jenis-jenis sumber daya pariwisata minat khusus yang bisa dijadikan atraksi wisata dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Richardson dan Fluker, 1994 dalam Pitana dan Diarta, 2009) :

- *Active Adventure* (Petualangan aktif) seperti; *Caving, Parachute jumping, Trekking, Off-road adventure, Mountain Climbing*, dan sebagainya.
- *Nature and wild life* seperti; *Birdwatching, ecotourism, geology, national parks, rainforest*, dan sebagainya.
- *Affinity* seperti; *Artist's workshop, senior tour, tour for the handicapped*.
- *Romance* seperti; *Honeymoon, Island vacation, Nightlife, single tour, spa/hot spring*, dan sebagainya.
- *Family* seperti; *Amusement park, camping, shopping trips, whalewatching*, dan sebagainya.
- *Soft Adventure* seperti; *Backpacking, Bicycle touring, Canoeing/kayaking, Scuba diving/snorkeling, walking tours*.
- *History/Culture* seperti; *Agriculture, art/architecture, art festival, film/film history*, dan sebagainya.
- *Hobby* seperti; *Antique, Beer festival, Craft tour, Gambling, Videography tour*, dan sebagainya.
- *Spiritual* seperti; *Pligrimage/mythology, religion/spiritual, Yiga and spiritual tours*.
- *Sports* seperti; *Basket ball, Car racing, Olympic games, Soccer*, dan sebagainya.

### **2.1.2 Fasilitas Wisata**

Fasilitas wisata merupakan elemen dalam daerah tujuan wisata yang memungkinkan wisatawan tinggal di daerah tersebut untuk menikmati atau berpartisipasi dalam atraksi wisata yang ditawarkan.

#### **1. Prasarana Wisata**

Prasarana wisata adalah semua fasilitas yang memungkinkan agar sarana wisata dapat hidup dan berkembang serta dapat memberikan pelayanan pada

wisatawan untuk memenuhi kebutuhan wisatawan yang beraneka ragam. Adapun jenis prasarana wisata menurut Lothar A. Kreck terbagi atas dua bagian yaitu (Yoeti, 1996):

a. Prasarana Perekonomian, yang dibagi atas:

- Transportasi, misalnya: pesawat udara, kapal laut, kereta api, bus, taxi dan kendaraan lainnya.
- Komunikasi, misalnya: telepon, telegraf, radio dan televisi, surat kabar, dan pelayanan kantor pos.
- Utilitas, misalnya: jaringan listrik, persediaan air minum, sistem irigasi dan sumber energi.
- Sistem Perbankan, misalnya: bank, dan *money changer*.
- Prasarana Sosial, yang dimaksud dengan prasarana sosial adalah semua faktor yang menunjang kemajuan atau menjamin kelangsungan prasarana perekonomian yang ada, dibagi atas:
- Sistem pendidikan, lembaga pendidikan yang memelihara dan mengawasi suatu badan usaha yang bergerak dalam bidang kepariwisataan, misalnya: Lembaga/Organisasi Kepariwisata di Sri Lanka, Kementerian Pendidikan (*Ministry of Education*) di Afganistan.
- Pelayanan kesehatan, pelayanan kesehatan bagi wisatawan yang datang berkunjung ke daerah wisata, misalnya: klinik atau rumah sakit.
- Keamanan, pelayanan keamanan bagi wisatawan yang datang berkunjung ke daerah wisata, misalnya: polisi, petugas keamanan

## **2. Sarana Wisata**

Pendit (1994) menyebut sarana wisata dengan perusahaan pariwisata. Perusahaan pariwisata adalah semua perusahaan yang tujuan pelayanannya khusus diperuntukkan bagi perkembangan kepariwisataan dan kehidupan usahanya bergantung pada pariwisata. Perusahaan pariwisata terbagi atas dua, sebagai berikut:

**a. Perusahaan Pariwisata Utama**

- Perusahaan akomodasi, termasuk hotel, penginapan, *motel pension losmen*, peristirahatan, tempat berlibur, asrama, *homestay*, dan sebagainya.
- Tempat peristirahatan khusus bagi pengunjung yang sakit beserta kliniknya.
- Perusahaan angkutan publik, termasuk angkutan darat, laut, dan udara.
- Perusahaan pengrajin atau manufaktur, seperti perusahaan kerajinan tangan (*souvenir*), kartu pos bergambar, penerbitan buku petunjuk kepariwisataan, dan sebagainya.
- Toko-toko penjual *souvenir*.
- Usaha-usaha khusus yang menyediakan dan menyajikan tempat-tempat rekreasi dan hiburan lain khusus untuk wisatawan.
- Organisasi atau usaha yang menyediakan pramuwisata (*guide*), penerjemah, sekretaris, juru tik, juru transkripsi, dan sebagainya.
- Klub atau lembaga yang khusus mempromosikan pariwisata dengan mengelola, mengatur perbaikan, dan kebersihan objek yang dikunjungi wisatawan.

**b. Perusahaan Pariwisata Sekunder**

Perusahaan pariwisata sekunder tidak sepenuhnya tergantung pada wisatawan, melainkan juga sebagian besar diperuntukkan bagi masyarakat setempat, seperti:

- Perusahaan yang membuat kapal-kapal khusus untuk wisatawan seperti kapal pesiar, gerbong khusus wisatawan, mobil dan bis, *motorboat* dan sebagainya.
- Toko pakaian, perhiasan wanita, alat-alat potret dan film, alat kecantikan, dan sebagainya.
- Toko binatang, tukang cukur, toko ahli kecantikan, salon kecantikan, dan sebagainya.

### 2..1.3 Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan mudah atau sulitnya wisatawan menjangkau tujuan wisata yang diinginkan. Komponen ini mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi. Elemen-elemen tersebut ialah (Middleton,1989 dalam Pitana dan Diarta, 2009) :

- Infrastruktur Transportasi, seperti jalan, bandara, jalur kereta api, pelabuhan laut, marina.
- Perlengkapan, meliputi ukuran, kecepatan, jangkauan dari sarana transportasi umum.
- Faktor-faktor operasional seperti jalur/rute operasi, frekuensi pelayanan, dan harga yang dikenakan.
- Peraturan Pemerintah yang meliputi pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan transportasi.

Dari uraian pemahaman mengenai pariwisata yang terdiri dari atraksi wisata, fasilitas wisata dan aksesibilitas, dapat disimpulkan bahwa jenis atraksi wisata terbagi atas tiga yaitu (Pitana dan Diarta, 2009): atraksi wisata alam, atraksi wisata sosial dan budaya, dan atraksi minat khusus. Dalam kawasan Pantai Losari beberapa atraksi wisata tersebut dapat diklasifikasikan sebagai berikut; Atraksi wisata alam yaitu reklamasi anjungan Pantai Losari yang menyajikan keindahan Pantai Losari dan keindahan *sunset* dan *sunrise* yang dapat dilihat pada Pantai Losari. Atraksi wisata sosial dan budaya yaitu bangunan bersejarah dan museum Benteng Fort Rotterdam, dan kawasan kuliner Kota Makassar yang menyajikan masakan khas Kota Makassar. Atraksi wisata minat khusus yaitu wisatawan yang senang berbelanja terdapat Pusat Ole-Ole Kota Makassar yang menjual berbagai macam kerajinan, pakaian, emas, alat musik tradisional dan lain sebagainya.

Fasilitas wisata dari pemahaman di atas terbagi atas dua yaitu sarana wisata dan prasarana wisata (Yoeti,1996). Sarana wisata dan prasarana tersebut harus tersedia pada kawasan pariwisata untuk memberikan pelayanan dan memenuhi kebutuhan wisatawan, sehingga wisatawan ingin berkunjung ke daerah tujuan wisata tersebut.



Aksesibilitas merupakan komponen yang mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi (Middleton 1989). Untuk melakukan kegiatan wisata, tiap atraksi wisata harus memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk berkunjung ke daerah tujuan wisata. Dalam suatu kawasan pariwisata yang memiliki keragaman atraksi wisata perlu untuk memberikan aksesibilitas yang mudah dan jelas bagi wisatawan untuk berkunjung ke tiap atraksi wisata tersebut, sehingga semua atraksi wisata dapat dikunjungi oleh wisatawan.

## **2.2 Pemahaman Mengenai *Urban Tourism***

Istilah pariwisata perkotaan tidak lahir dengan sendirinya, Page (2003) mengemukakan bahwa pariwisata perkotaan tumbuh sebagai akibat globalisasi perekonomian pada akhir tahun 1970an. Akibat dari terjadinya globalisasi mengubah struktur perekonomian dunia, mengintegrasikan struktur perekonomian nasional ke dalam struktur perekonomian internasional dalam bentuk perdagangan, investasi asing, migrasi, dan teknologi. Kondisi inilah yang menyebabkan terjadinya deindustrialisasi di perkotaan yang membangkitkan investasi di industri jasa yang sangat besar, khususnya yang terkait dengan konsumsi, pada akhir abad ke-20 dan awal abad ke-21. Kemudian, dominasi industri jasa ini lahmenjadi ciri kota-kota pada saat ini.

Tidak banyak ahli-ahli pariwisata yang mengungkapkan definisi dari *urban tourism*. Dalam Integrated Quality Management (2000) mendefinisikan pariwisata perkotaan secara sederhana sebagai sekumpulan sumber daya atau kegiatan wisata yang berlokasi di kota dan menawarkannya kepada pengunjung dari tempat lain.

*“a set of tourist resources or activities located in towns and cities and offered to visitors from elsewhere”.*

Definisi lain dikemukakan oleh Inskeep (1991) yang menekankan pada peran pariwisata dalam perkotaan sebagai berikut:

*“urban tourism.....a very common form of tourism takes place in large cities where tourism may be important but is not a primary activity of the urban area”*. tetapi juga menyebutkan adanya *town resort* yaitu:

*“.....typically oriented to a specific attraction feature such as snow skiing, beach, lake, and marine recreation, spa facilities, mountain scenery, a desert climate, important archaeological and historic site, and religions pilgrimage”*

Mengacu pada definisi-definisi yang telah dikemukakan di atas, secara lebih luas pariwisata perkotaan dapat didefinisikan sebagai bentuk umum dari pariwisata yang memanfaatkan unsur-unsur perkotaan (bukan pertanian) dan segala hal yang terkait dengan aspek kehidupan kota (pusat pelayanan dan kegiatan ekonomi) sebagai daya tarik wisata.

Pariwisata perkotaan memiliki karakteristik lain yang lebih khas dibandingkan wisata lainnya yang daya tarik wisatanya ditujukan bagi mereka yang ingin berwisata, namun pariwisata perkotaan menggunakan fasilitas perkotaan yang juga digunakan oleh penduduk kota sebagai daya tarik wisatanya. Pariwisata perkotaan sangat kompleks dan tergantung dengan banyak faktor seperti ukuran kota, sejarah dan warisan budaya, morfologi dan lingkungannya, lokasi, citra, dan lain-lain.

Pariwisata perkotaan tidak selalu harus berada di wilayah kota atau pusat kota. Pariwisata perkotaan dapat berkembang di wilayah pesisir, misalnya, dengan mengembangkan hal-hal yang terkait perkotaan sebagai daya tarik wisatanya. Maka dari itu, kawasan Pantai Losari yang memiliki banyak atraksi wisata yang beragam dengan unsur-unsur perkotaan di dalamnya dapat dikatakan sebagai *urban tourism* Kota Makassar.

## **2.3 Pemahaman Mengenai Kawasan Tepi Pantai (*Waterfront*)**

### **2.3.1 Definisi Kawasan Tepi Pantai**

Definisi kawasan tepi pantai menurut pedoman pemanfaatan ruang tepi pantai di kawasan perkotaan adalah kawasan dari suatu perkotaan dimana daratan dan air bertemu, dan meliputi kegiatan atau bangunan yang secara fisik, sosial,

ekonomi dan budaya dipengaruhi oleh karakteristik badan air laut. Dari uraian diatas dapat diambil kesimpulan bahwa kawasan tepi pantai merupakan kawasan atau area yang berada dekat dengan atau berorientasi ke air (baik air laut, sungai, danau dan sebagainya).

Pengembangan kawasan tepi pantai adalah suatu usaha dalam bentuk pengembangan atau penataan pembangunan dimana wajah kota yang terjadi ke arah perairan. Adapun motivasi pengembangan kawasan tepian air dipengaruhi beberapa aspek yaitu:

1. Kepariwisataan
2. Preservasi sejarah dan identitas kota
3. Penyelesaian masalah perkotaan

Kawasan pariwisata pada kawasan tepi pantai merupakan kawasan yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan yaitu kegiatan pariwisata dengan kriteria pemanfaatan ruang yaitu:

1. Tersedia sarana dan prasarana;
2. Tersedia aksesibilitas yang tinggi ke pusat pelayanan niaga dan kesehatan;
3. Memiliki obyek dan daya tarik wisata;
4. Pemberlakuan lebar garis sempadan pantai (Perda atau hukum perusahaan atau sistem pemilikan pantai);
5. Pengaturan pemakaian air tanah yang disesuaikan dengan kapasitas ketersediaan air
6. tanah dan waktu yang dibutuhkan untuk pengisian kembali;
7. Lebar garis sempadan pantai 100-300 meter dari titik pasang tertinggi.

### **2.3.2 Klasifikasi Kawasan Tepi Pantai**

Dari kontak pertemuan antara daratan dan badan air, kawasan tepi pantai dapat diklasifikasikan sebagai berikut :

1. Pesisir Laut

Sebagai area *waterfront* yang terjadinya karena kontak langsung antara daratan dan laut, cirinya sebagai daerah pelabuhan samudera, sebagai pemukiman nelayan, sebagai muara sungai.

## 2. Tepian sungai

Sebagai area *waterfront* yang terjadinya karena kontak langsung antara daratan dan sungai, cirinya antara lain sebagai transportasi air dan asset irigasi sangat tergantung pada kondisi lingkungan sekitar dan musim cenderung digunakan sebagai tempat pembuangan sampah sementara dan limbah.

## 3. Tepian danau

Biasanya terjadi pada danau alami maupun danau buatan. Ciri pada umumnya adalah pengembangan sesuai dengan fungsi khusus.

### 2.3.3 Kegiatan-Kegiatan Yang Dikembangkan Dalam Kawasan Tepi Pantai

Adapun kegiatan-kegiatan yang dikembangkan dalam pengembangan kawasan tepi pantai yaitu (Breen, Ann and Rigby, 1993):

#### 1. *Environmental Waterfront*

*Environmental waterfront* yaitu kawasan tepi pantai yang mewadahi kegiatan yang berhubungan dengan pelestarian lingkungan hidup sebagai atraksi utamanya. Pemanfaatan keaslian dan potensi lingkungan alam di sekelilingnya dengan misi preservasi dan konservasi lingkungan, misalnya suaka alam, taman, hutan lindung dan sebagainya.

#### 2. *Cultural Waterfront*

*Cultural waterfront* adalah kawasan tepi pantai yang mewadahi kegiatan bersifat kultural sebagai atraksi utamanya. Aktivitas budaya, pendidikan dan ilmu pengetahuan. Misalnya: *aquarium*, tempat pertunjukan musik, museum dan sebagainya.

#### 3. *Historic Waterfront*

*Historic waterfront* yaitu kawasan tepi pantai yang dikembangkan pada kawasan yang mempunyai nilai sejarah, misalnya kelautan yang dibangun pada area bekas pelabuhan yang bersejarah.

#### 4. *Recreational Waterfront*

*Recreational waterfront* yaitu kawasan tepi pantai yang mewadahi kegiatan bersifat rekreasi sebagai atraksi utamanya dan terdapat dominasi

kegiatan rekreasi didalamnya, misalnya taman-taman, dermaga perahu atau kapal pesiar, taman bermain dan sebagainya.

#### 5. *Mixed-Used Waterfront*

*Mixed used waterfront* yaitu kawasan tepi pantai yang mewadahi berbagai fungsi kegiatan seperti fasilitas perbelanjaan, perkantoran, perumahan rekreasi dan sebagainya.

#### 6. *Residential Waterfront*

Pada umumnya berupa perumahan sebagai fungsi utama, dapat berupa perumahan nelayan, *apartemen*, *town house*, *flat* dan *villa*.

#### 7. *Working Waterfont*

Menampilkan aktivitas pekerjaan didalamnya yang berhubungan dengan perikanan serta penangkapannya, peyimpanannya, pengolahan, pembuatan kapal, dan terminal angkutan air.

Kawasan tepi Pantai Losari merupakan kawasan yang berbatasan langsung dengan perairan laut dan memberikan pengembangan kegiatan yang beragam yaitu *cultural waterfront* yang mewadahi kegiatan bersifat cultural dengan adanya atraksi museum, *historic waterfront* dimana kawasan Pantai Losari merupakan kawasan yang mempunyai nilai sejarah, dan *recreational waterfront* yang mewadahi kegiatan bersifat rekreasi sehingga dari semua pengembangan kegiatan wisata yang ada di kawasan Pantai Losari tersebut dapat menjadikan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* yang merupakan kawasan pariwisata perkotaan Kota Makassar yang bersifat *cultural*.

Dari beberapa pemahaman yang telah dijabarkan di atas yaitu pemahaman pariwisata, pemahaman *urban tourism* dan pemahaman kawasan tepi pantai, maka dapat disimpulkan agar kegiatan pariwisata dapat berjalan sempurna diperlukan beberapa komponen yaitu atraksi wisata, fasilitas wisata dan aksesibilitas. Ketiga komponen ini yang akan digunakan sebagai aspek yang akan diteliti pada tiap atraksi wisata sehingga karakteristik dan potensi tiap atraksi wisata dapat dikembangkan secara optimal.

## **2.4 Pemahaman Mengenai Penataan Kawasan Pantai Losari**

Dalam melakukan penataan kawasan Pantai Losari, tiap spot-spot wisata dalam kawasan harus terintegrasi baik secara fisik dan visual agar menjaga eksistensi tiap spot wisata dan memudahkan wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dengan beberapa moda transportasi dan pilihan alternatif rute. Dalam mengintegrasikan tiap spot wisata perlu diketahui teori tentang *linkage* dan ruang luar yang mencakup aspek sirkulasi, parkir, tata hijau dan *street furniture* untuk mengetahui karakteristik *linkage* dan pengaruh ruang luar terhadap kualitas *linkage*. Adapun teori mengenai penataan kawasan Pantai Losari sebagai berikut:

### **2.4.1 Teori *Linkage***

Sistem pergerakan merupakan faktor utama yang menentukan bentuk suatu lingkungan binaan. Dalam sistem ini bermacam-macam lalu lintas mengalir dan bermacam-macam peruntukan terpisahkan. Menurut Trancik (1986) sistem penghubung adalah karakteristik yang sangat penting dari eksterior ruang kawasan. Hal ini adalah tindakan dimana kita menyatukan seluruh aktivitas dan akan menghasilkan bentuk fisik dari sebuah kawasan. Sebagai sebuah akibat, sistem penghubung diperhitungkan dengan membuat kesatuan besar yang ekstrim yang dapat dipahami dengan menghubungkan bagian-bagian pada kawasan yang bersangkutan. Berbagai aktivitas tersebut akan menentukan pola-pola pergerakan yang dipandang perlu untuk diarahkan melalui moda-moda dan sirkulasi yang saling mendukung serta terkait melalui satu kesatuan keterkaitan.

Pada kenyataannya dalam wujud nyata sistem penghubung ini sangat vital untuk membuat fungsi-fungsi kawasan bekerja secara efisien. Dalam sistem ini jalur-jalur sirkulasi maupun sistem transportasi, baik kendaraan bermotor maupun pejalan kaki diwadahi. Dengan demikian semua aktifitas masyarakat dapat berlangsung dengan baik. Secara fisik ruang kawasan binaan merupakan kumpulan dari beberapa bagian dari ruang-ruang sub kawasan bangunan. Sistem penghubung merupakan pengikat antara bagian tersebut. Sebagai suatu unit organisasi sosial yang besar, lingkungan arsitektur merupakan wadah interaksi

sosial bagi segenap lapisan masyarakatnya. Oleh karenanya beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam perancangan sistem penghubung yaitu:

- a. Kemudahan pergerakan antar ruang;
- b. Kemudahan saling berinteraksi bagi para pemakai;
- c. Adanya kecocokan antara kegiatan pemakai/penghuni dengan ruang yang mewadahnya

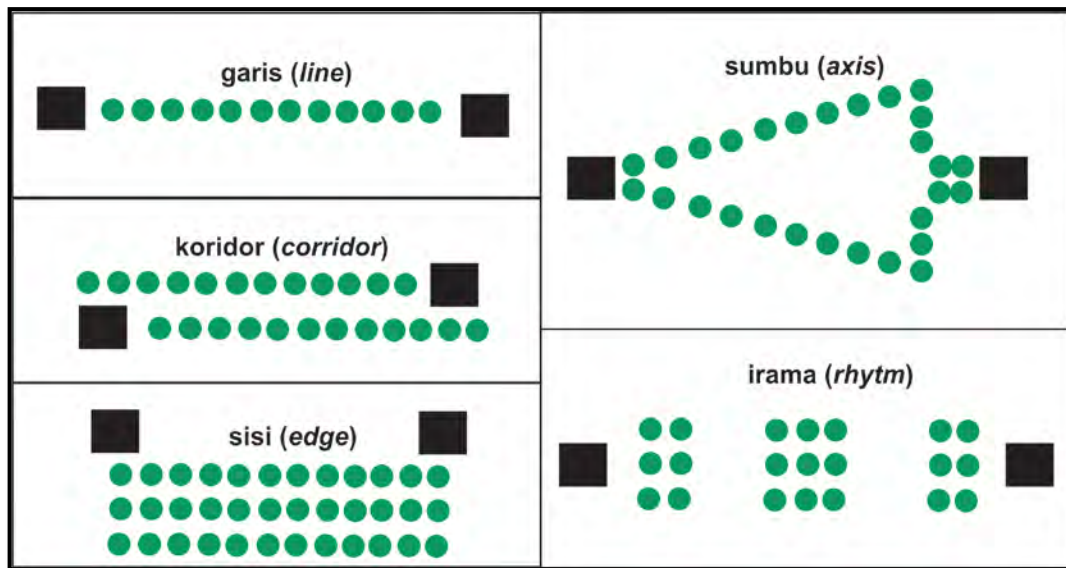
### **1. *Linkage visual***

*Linkage visual* adalah dalam suatu *linkage* terdapat visual dua atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Pada dasarnya ada dua pokok perbedaan *linkage visual* yaitu yang menghubungkan dua daerah secara netral dan yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

*Linkage visual* terdiri dari lima elemen yaitu:

- a. Elemen garis yang menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa. Untuk massa tersebut bisa dipakai sebuah deretan bangunan ataupun sebuah deretan pohon yang memiliki rupa massif.
- b. Elemen koridor yang dibentuk oleh dua elemen massa (bangunan atau pohon) membentuk sebuah ruang.
- c. Elemen sisi, elemen ini sama dengan elemen garis menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Walaupun demikian, perbedaannya dibuat secara tidak langsung, sehingga tidak perlu dirupakan dengan sebuah garis yang massanya agak tipis, bahkan hanya merupakan sebuah wajah yang massanya kurang penting.
- d. Elemen sumbu, elemen ini mirip dengan elemen koridor yang bersifat spasial. Namun perbedaan ada pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen tersebut, yang sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.
- e. Elemen irama menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang. Elemen ini jarang diperhatikan dengan baik, walaupun juga memiliki sifat yang menarik dalam menghubungkan dua tempat secara visual.

Elemen tersebut akan digambarkan dengan berbagai contoh yang menegaskan sifat elemen masing-masing. Perlu ditegaskan bahwa cara pemakaian lanskap di dalam kota akan sangat mendukung dan memperjelas sistem hubungan dalam kota. Namun potensi penanaman pohon jarang digunakan sesuai kebutuhan lingkungan baik secara visual maupun fungsional.



Gambar 2.1 Ilustrasi Lima Elemen *Linkage* Visual  
(Zahnd, 2006; digambar ulang oleh penulis, 2014)

## 2. *Linkage* Struktural

*Linkage* struktural adalah dalam suatu *linkage* yang struktural dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya. *Linkage* struktural pada dasarnya dapat diamati dua perbedaan pokok yaitu menggabungkan dua daerah secara netral dan menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah. Pemakaian kedua cara tersebut juga tergantung pada fungsi kawasan di dalam konteks masing-masing. Tidak setiap kawasan memiliki arti struktural yang sama di dalam kota, sehingga cara hubungannya secara hierarkis juga dapat berbeda.

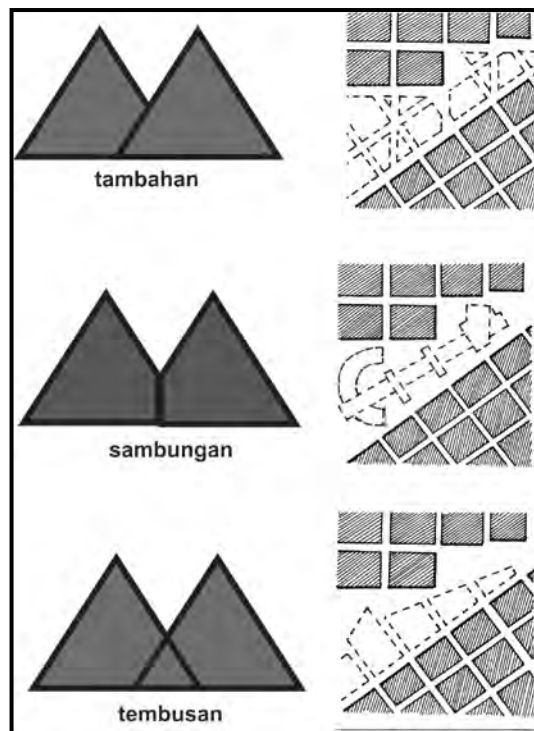
Dalam *linkage* struktural yang baik, pola ruang perkotaan dan bangunannya sering berfungsi sebagai stabilisator dalam lingkungannya, karena setiap kolase perlu diberikan stabilitas tertentu dan koordinasi tertentu dalam strukturnya. Tanpa ada daerah-daerah yang polanya tidak dikoordinasikan serta



distabilkan tata lingkungannya, maka cenderung akan muncul pola tata kota yang kesannya agak kacau. Hal itu dapat diatasi dengan memprioritaskan sebuah daerah yang menjelaskan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud, atau fungsi yang memberikan susunan tertentu di dalam prioritas penataan kawasan.

*Linkage* struktural terdiri dari tiga elemen yaitu:

- a. Elemen tambahan, secara struktural elemen tambahan melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambah dapat berbeda, namun pola kawasannya tetap dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.
- b. Elemen sambungan, elemen ini memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasannya. Dengan pola baru ini, diusahakan menyambung dua atau lebih banya pola di sekitarnya, supaya keseluruhannya dapat dimengerti sebagai satu kelompok yang baru memiliki kebersamaan melalui sambungan itu. Elemen tersebut sering diberi fungsi khusus di dalam lingkungan kota, karena rupanya agak istimewa.
- c. Elemen tembusan, elemen ini tidak memperkenalkan pola baru yang belum ada. Elemen tembusan sedikit mirip dengan elemen tambahan, namun lebih rumit polanya karena di dalam elemen tembusan terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada di sekitarnya dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam satu kawasan. Dengan cara demikian, sebuah kawasan yang memakai elemen tembusan tidak akan memiliki keunikan dari dirinya sendiri, melainkan hanya “campuran” dari lingkungannya.



Gambar 2.2 Tiga Elemen *Linkage* Struktural  
(Zahnd:2006)

### 3. *Linkage* Kolektif

Agar sebuah bentuk *linkage* kolektif dapat dilihat, maka syarat yang diperlukan adalah bagaimana fungsi arsitektural dari bentuk kolektif tersebut yang terbagi atas dua yaitu bentuk kolektif yang berbeda dengan lingkungannya dan berhubungan dengan lingkungannya.

Adapun elemen-elemen sistem bentuk kolektif terbagi menjadi tiga yaitu compositional form, megaform, dan groupform.

- ***Compositional Form***

Compositional form atau bentuk komposisi merancang objek-objek seperti komposisi dua dimensi dan individual yang hubungan antara masing-masing agak abstrak. Dalam tipe ini *linkage* agak sedikit diasumsikan dan tidak langsung kelihatan. *Linkage* ini kurang memperhatikan fungsi ruang terbuka dalam segala aktivitas para pelakunya, oleh sebab itu, ruang terbuka di dalam pembentukan tersebut sering berkualitas rendah karena tidak terwujud dengan jelas serta tidak dapat dipakai dengan baik secara fungsional.

- ***Mega form***

*Mega form* atau bentuk mega menghubungkan struktur-struktur seperti bingkai yang linear atau sebagai grid. Dalam tipe ini, *linkage* dicapai melalui hirarki yang bersifat *open ended* (masih terbuka dalam berkembang). Secara alami megaform dapat dilihat di dalam skala yang bermacam-macam contohnya bentuk dan pola pohon.

- ***Group form***

*Group form* muncul dari penambahan akumulasi bentuk dan struktur yang biasanya berdiri di samping ruang terbuka publik. Dalam tipe ini *linkage* dikembangkan secara organis, dimana elemen ini juga sering dipakai dalam perancangan kawasan baru dengan dibuat suatu akumulasi bangunan sebagai satu kelompok.

Dari pemaparan di atas, dapat diketahui bahwa untuk wisatawan dapat berkunjung dengan mudah ke tiap atraksi wisata pada kawasan Pantai Losari, maka dalam melakukan penataan kawasan Pantai Losari harus dapat menyatukan dan menghubungkan tiap atraksi wisata dengan *linkage* yang jelas baik secara visual, struktural, maupun kolektif.

#### **2.4.2 Teori Ruang Luar**

Ruang luar menurut Ashihara (1983) adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dari alam dengan sebuah bingkai sehingga menjadi lingkungan buatan untuk tujuan tertentu yang dijabarkan sebagai suatu ruang yang penuh fungsi.

Menurut Hakim (1993), ruang luar merupakan suatu wadah yang dapat menampung kegiatan aktivitas tertentu dari warga lingkungan baik secara individu maupun kelompok.

Dari beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa ruang luar adalah ruang yang dipisahkan dari alam yang berfungsi untuk menampung segala kegiatan baik individu maupun kelompok.

## **1. Elemen Lingkungan Ruang Luar**

Elemen-elemen lingkungan ruang luar yang harus dipertimbangkan dalam perancangan ruang luar atau desain lansekap, diantaranya yaitu (Prabawasari dan Suparman, 2000):

### **a. Sirkulasi**

Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktivitas dan pola penggunaan tanah sehingga merupakan pergerakan dari ruang yang satu ke ruang yang lain.

Dalam perencanaan sirkulasi ruang luar perlu dipertimbangkan faktor kenyamanan. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari penataan sirkulasi yang kurang baik, misalnya tidak adanya pembagian ruang untuk sirkulasi kendaraan dan manusia, dan penyalahgunaan fasilitas yang telah disediakan, maka untuk hal tersebut hendaknya diadakan pembagian sirkulasi kendaraan dan manusia (Prabawasari dan Suparman, 2000).

#### **• Sirkulasi kendaraan**

Secara hirarki sirkulasi kendaraan dapat dibagi 2 jalur, yaitu:

- Jalur distribusi, untuk perpindahan lokasi (jalur cepat)
- Jalur akses, jalur untuk melayani bangunan-bangunan (jalur lambat)

Kedua jalur tersebut harus terpisah sehingga kelancaran lalu lintas dapat terjamin. Fasilitas penunjang yang diperlukan antara lain rambu-rambu lalu lintas dan ruang ruang parkir yang mana harus disesuaikan dengan keadaan *site* yang tersedia.

Jalan ataupun sirkulasi merupakan elemen penting pembentukan struktur lingkungan kota karena sirkulasi dapat membagi, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas (Shirvani, 1985), sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian way*, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan). Pola sirkulasi dapat pula menjadi dasar utama perancangan sebagaimana teori jaringan (*linkage theory*). Dalam skala mikro kawasan dan ruang unsur-unsur sirkulasi meliputi pencapaian terhadap suatu objek, bentuk jalan masuk (gerbang), konfigurasi bentuk (tahapan visual) jalan, hubungan antara ruang dan jalan serta bentuk ruang

konfigurasi. Sirkulasi di dalam kota merupakan salah satu alat yang paling kuat untuk menstrukturkan lingkungan perkotaan karena dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola aktivitas dalam suatu kota. Selain itu sirkulasi dapat membentuk karakter suatu daerah, tempat aktivitas dan lain sebagainya.

Elemen sirkulasi urban design merupakan alat yang sangat menentukan struktur lingkungan urban, karena dapat membentuk, mengarahkan dan mengontrol pola aktivitas dalam kota. Teknik perancangannya meliputi tiga prinsip utama: (Mirsa, 2012):

Jalan harus menjadi elemen ruang terbuka visual yang positif. Untuk menghasilkan prinsip tersebut, panduan desain harus mencakup beberapa ketentuan, diantaranya adalah:

- Pemanfaatan elemen lansekap dan penghalang elemen visual yang kurang baik
- Persyaratan pembangunan mengenai ketinggian dan jarak dari jalan
- Jalur parkir yang komunikatif dengan tanaman sebagai pembatasnya
- Menata lingkungan alami yang menarik di daerah yang terlihat dari jalan

Jalan harus mampu memberikan orientasi kepada pengemudi dan membuat lingkungan tersebut terbaca secara informatif. Adapun beberapa teknik yang harus dilakukan adalah:

- Menyediakan *landscape palettes* untuk membentuk distrik lingkungan dan desa di sepanjang jalan
- Melengkapi *street palettes* dengan perlengkapan jalan dan penerangan agar jalan tetap terang pada malam hari seperti siang hari
- Memasukkan sistem pembentukan vista dan referensi visual pada tata guna lahan dan *landmark* yang berkaitan, dalam rencana umum jaringan jalan
- Membuat perbedaan hierarki dan kepentingan jalan, dengan *street scaping*, pengarah jalan, posisi dari jalan, tata guna lahan yang berkaitan dan sebagainya.

Sektor publik dan privat harus membina hubungan untuk dapat mencapai sasaran-sasaran tersebut sehingga akan tercapai suatu hubungan yang saling menguatkan dan saling mendukung dalam setiap program kegiatan.

- **Sirkulasi Manusia**

Sirkulasi pedestrian atau manusia membentuk pertalian yang penting hubungannya dengan aktivitas dalam *site*, maka banyak hal-hal yang harus diperhatikan antara lain:

- Lebar jalan
- Penambahan estetis yang menyenangkan,
- Fasilitas penyeberangan, dan lain-lain

Dalam pembangunan fisik kota hingga saat ini fasilitas pejalan kaki masih sering dilalaikan. Padahal jalur pejalan kaki merupakan salah satu bagian yang esensial. Tidak hanya bagian dari program keindahan, tetapi juga sangat mendukung kegiatan perdagangan (retail) dan meningkatkan vitalitas ruang kota (Shirvani, 1985).

Jalur pedestrian adalah jalur khusus bagi pejalan kaki yang dapat berupa trotoar, *pavement*, *side walk*, *pathway* dan sebagainya. Secara umum prinsip-prinsip dasar yang perlu diperhatikan dalam penciptaan lingkungan perkotaan yang ramah bagi pedestrian melalui upaya pedestrianisasi kawasan pusat-pusat kota adalah kawasan yang terdapat kegiatan manusia secara dominan perlu dilakukan upaya pedestrianisasi, seperti kawasan perumahan, pusat perbelanjaan, dan perkantoran.

Penciptaan pedestrian ditujukan untuk para pejalan kaki baik, anak-anak, orang tua, maupun penyandang cacat yang diciptakan untuk memfasilitasi kegiatan mereka dan kendaraan bermotor mempunyai akses yang terbatas. Lingkungan area pedestrian harus menjamin keselamatan para pejalan kaki dari kecelakaan kendaraan bermotor dengan mengalokasikan ruang yang terlindung dengan batas yang jelas dan ruang yang luas untuk pergerakan pejalan kaki. Penciptaan area pedestrian harus memperhatikan skala manusia dan lingkungan pedestrian harus terlindung dari kondisi cuaca yang panas maupun berangin dan bahaya pencemaran udara.

Dalam pembangunan fisik kota hingga saat ini fasilitas pejalan kaki masih sering dilalaikan. Padahal jalur pejalan kaki merupakan salah satu bagian yang esensial. Tidak hanya bagian dari program keindahan, tetapi juga sangat mendukung kegiatan perdagangan (*retail*) dan meningkatkan vitalitas ruang kota. (Shirvani, 1985)

Elemen pejalan kaki harus dibantu dengan interaksinya pada elemen-elemen dasar desain tata kota dan harus berkaitan dengan lingkungan kota dan pola-pola aktivitas serta sesuai dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa mendatang. Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, *café*.
- *Street furniture* berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya.

Dalam perancangannya, jalur pedestrian harus mempunyai syarat-syarat untuk dapat digunakan dengan optimal dan memberi kenyamanan pada penggunanya. Syarat-syarat tersebut adalah :

- *Connected*: Jalur pedestrian yang terhubung dengan tempat lainnya dan tidak terjebak dengan jalan buntu dan jalan panjang yang melelahkan.
- *Convivial*: Jalur pedestrian yang ramah, aman dan leluasa dari kendaraan bermotor.
- *Comfortable*: Jalur pedestrian yang menyenangkan dengan rute yang mudah dan jelas yang disesuaikan dengan hambatan kepadatan pejalan kaki.
- *Convenient*: Jalur pedestrian mudah dilewati, dapat menuju segala arah tanpa hambatan yang disebabkan gangguan naik-turun, ruang yang sempit, dan penyerobotan fungsi lain.
- *Conspicuous*: Jalur pedestrian yang jelas dan diketahui keberadaannya oleh pedestrian, jelas daerah pemberhentian sarana transportasi dan sarana lainnya.

- Punya nilai estetika dan daya tarik, dengan penyediaan sarana dan prasarana jalan seperti: taman, bangku, tempat sampah dan lainnya

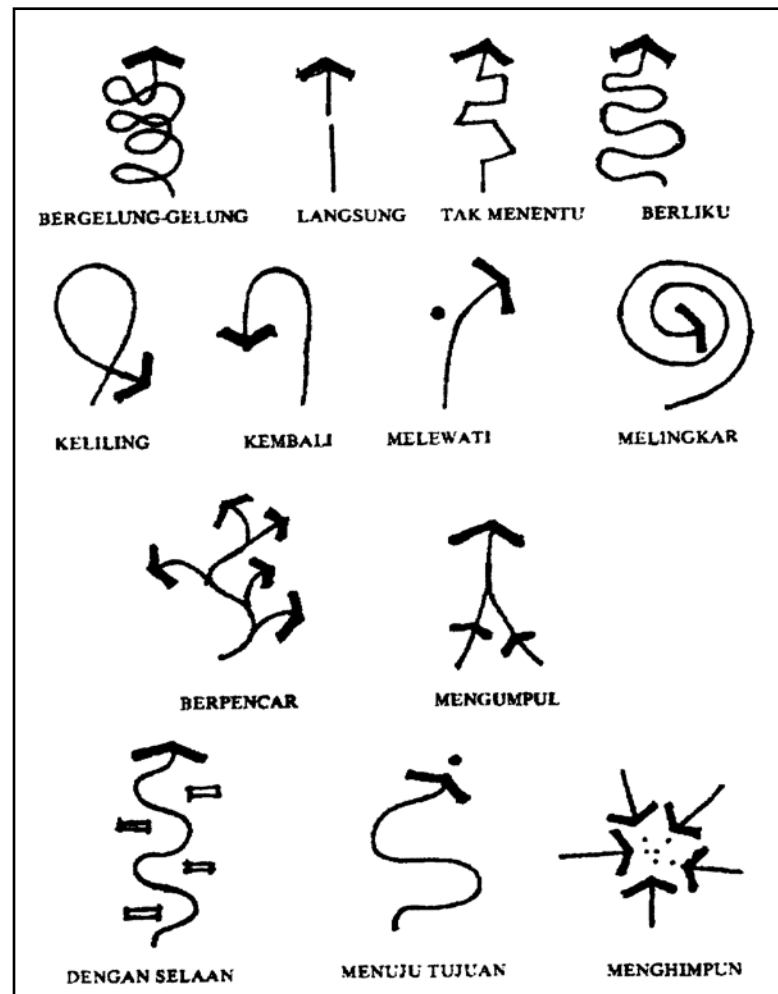
- **Pencapaian ruang**

Masih dalam kaitannya dengan sistem sirkulasi, terdapat beberapa sistem pencapaian terhadap suatu ruang yang dapat dibedakan atas:

- **Pencapaian Frontal**  
Sistem ini mengarah langsung dan lurus ke obyek ruang yang dituju dan pandangan visual obyek yang dituju jelas terlihat dari jauh.
- **Pencapaian Samping**  
Memperkuat efek perspektif objek yang dituju dan jalur pencapaian dapat dibelokkan berkali-kali untuk memperbanyak squence sebelum mencapai objek
- **Pencapaian Spiral**  
Memperlambat pencapaian, memperbanyak squence dan memperlihatkan tampak 3 dimensi dari objek dengan mengelilinginya.

Ketiga sistem pencapaian ruang dapat didukung oleh bermacam-macam pola sirkulasi berikut ini:





Gambar 2.3 Pola Sirkulasi Pencapaian Ruang  
(Hakim dan Utomo, 2004)

## b. Tata Hijau

Elemen lingkungan pada desain lansekap pada dasarnya dapat dibagi menjadi dua golongan (Hakim dan Utomo, 2004) yaitu:

- *Hard material*/elemen keras, seperti perkerasan/jalur sirkulasi, bangunan dan sebagainya
- *Soft Material*/elemen lembut: tanaman, air

Bagi seorang arsitek lansekap yang menangani masalah lingkungan, keseimbangan alam dan perpaduan antara alam, manusia, makhluk hidup lainnya dan elemen buatan manusia serta elemen alami maka materi tanaman merupakan salah satu faktor penting dalam perencanaan lansekap.

*Soft material* atau tanaman selalu berubah keadaannya. Variasi dapat dilihat dari bentuk, tekstur, warna, dan ukurannya. Perubahan ini diakibatkan oleh karena tanaman tersebut adalah makhluk yang selalu tumbuh dan dipengaruhi juga oleh faktor alam dan tempat tumbuhnya. Hal ini mengakibatkan penggunaan tanaman menjadi bervariasi.

Tanaman tidak hanya mengandung atau mempunyai nilai estetis saja, tetapi juga berfungsi untuk menambah kualitas lingkungan. Adapun fungsi dari tanaman sebagai berikut (Hakim dan Utomo, 2004):

- Visual Kontrol / Kontrol Pandangan

Menahan silau yang ditimbulkan oleh sinar matahari, lampu jalan dan pantulan sinar kendaraan pada:

- Jalan raya

Dengan perletakan tanaman di sisi jalan atau di jalur tengah jalan, sebaiknya dipilih pohon atau perdu padat

- Bangunan

Perletakan pohon, perdu, semak, ground cover dan rumput dapat menahan pantulan sinar dari perkerasan, air dan menahan jatuhnya sinar ke daerah yang membutuhkan keteduhan.

- Kontrol Pandangan Terhadap Ruang Luar

Tanaman dapat dipakai untuk komponen pembentuk ruang sebagai dinding, atap dan lantai. Dinding dapat dibentuk oleh tanaman semak sebagai *border*. Atap dibentuk oleh tajuk pohon yang membentuk kanopi atau tanaman merambat pada pergola. Sedangkan sebagai lantai dapat dipergunakan tanaman rumput atau penutup tanah (*ground covers*). Dengan demikian pandangan dari arah atau ke arah ruang yang diciptakan dapat dikendalikan.

- *Physical Barriers* / Pembatas Fisik

Tanaman dapat dipakai sebagai penghalang gerak manusia dan hewan, selain itu juga dapat berfungsi untuk mengarahkan pergerakan.

- *Climate Control* / Pengendali Iklim

Tanaman berfungsi sebagai pengendali iklim untuk kenyamanan manusia. Faktor iklim yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah: suhu, radiasi matahari, angin, dan kelembaban. Selain itu hal yang mempengaruhi kenyamanan manusia adalah suara dan bau.

- Kontrol radiasi sinar matahari dan suhu

Tanaman menyerap panas dari pancaran sinar matahari dan memantulkannya sehingga menurunkan suhu dan iklim mikro.

- Kontrol/pengendali angin

Tanaman berguna sebagai penahan, penyerap, dan mengalirkan tiupan angin sehingga menimbulkan iklim mikro.

- Pengendali suara

Tanaman dapat menyerap suara kebisingan bagi daerah yang membutuhkan ketenangan.

- Penyaring udara

Tanaman sebagai *filter* atau penyaring debu, bau, dan memberikan udara segar.

- *Erosion Control* / Pencegah Erosi

Kegiatan manusia dalam menggunakan lahan, selain menimbulkan efek positif juga menimbulkan efek negatif terhadap kondisi tanah. Misalnya pembuatan bangunan, konstruksi, pengolahan tanah dan sebagainya.

Kondisi tanah menjadi rapuh dan mudah tererosi oleh karena pengaruh air hujan dan hembusan angin yang kencang. Akar tanaman akan mengikat tanah sehingga menjadi kokoh dan tahan terhadap pukulan air hujan dan tiupan angin. Juga akan menahan air hujan yang jatuh secara tidak langsung.

- Habitat Satwa

Tanaman sebagai sumber makanan bagi hewan serta tempat berlindung kehidupan satwa, sehingga secara tidak langsung tanaman dapat membantu pelestarian kehidupan satwa.

- Nilai Estetis (*Aesthetic Values*)

Nilai estetika dari tanaman diperoleh dari perpaduan antara warna (daun, batang, bunga), bentuk fisik tanaman (batang, percabangan, dan tajuk), tekstur tanaman, skala tanaman, dan komposisi tanaman.

### c. Parkir

Dengan makin banyak dan berkembangnya alat transportasi darat serta semakin banyaknya lokasi kegiatan manusia yang tersebar di berbagai tempat, maka kebutuhan akan tempat parkir semakin meningkat di kota besar ataupun di tempat yang padat aktivitas.

Lokasi dimana kendaraan diparkirkan dinamakan fasilitas parkir. Peran fasilitas parkir dalam sistem transportasi dapat dilihat dari fungsinya dalam menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan di tempat-tempat tujuan perjalanan dari pergerakan lalu lintas. Pergerakan lalu lintas tidak timbul dengan sendirinya, melainkan sebagai akibat dari pergerakan yang menuju ke suatu tempat tujuan perjalanan.

- **Tata Letak Parkir**

Dalam penentuan tata letak parkir, mempunyai beberapa kriteria antara lain sebagai berikut (Hakim dan Utomo, 2004).

- Parkir terletak pada muka tapak yang datar

Tempat parkir diusahakan berada pada permukaan yang datar. Apabila permukaan tanah asal mempunyai kemiringan, maka perlu dipikirkan penggunaan grading dengan system cut and fill. Lokasi permukaan yang datar pada area parkir dimaksudkan untuk menjaga keamanan kendaraan agar parkir dengan aman dan tidak menggelinding.

- Penempatan parkir tidak terlalu jauh dari pusat kegiatan

Hubungan pencapaian antara tempat parkir dengan bangunan atau tempat kegiatan diusahakan tidak terlalu jauh. Bila jarak antara tempat parkir dengan pusat kegiatan cukup jauh, maka diperlukan sirkulasi yang jelas dan terarah menuju area parkir.

- **Penggunaan Tempat Parkir**

Ditinjau dari penggunaannya, tempat parkir terbagi atas berikut ini (Hakim dan Utomo, 2004):.

- Parkir kendaraan beroda lebih dari 4 (empat), misalkan bus dan truk
- Parkir kendaraan beroda 4 (empat), misalkan sedan dan mini bus.
- Parkir kendaraan beroda 3 (tiga) misalkan bemo dan motor sisipan.
- Parkir kendaraan beroda 2 (dua), misal sepeda dan sepeda motor.

- **Kriteria dan Prinsip Tempat Parkir**

Ditinjau dari sudut perancangannya (desain) maka kriteria dan prinsip tempat parkir secara garis besar harus memperhatikan faktor berikut (Hakim dan Utomo, 2004):.

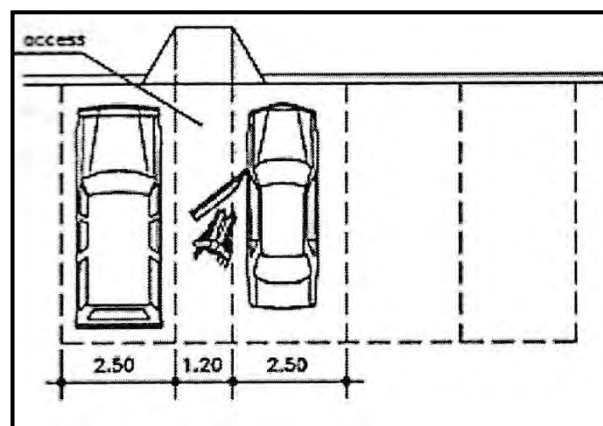
- Waktu penggunaan dan pemanfaatan tempat parkir. Untuk kegiatan yang berlangsung sepanjang waktu, maka tempat parkir perlu dilengkapi dengan penerangan yang cukup. Penerangan dapat mempergunakan lampu taman.
- Banyaknya kebutuhan jumlah kendaraan untuk menentukan luas tempat parkir. Luas tempat parkir disesuaikan dengan jumlah kendaraan yang hendak ditampung. Melalui jumlah kendaraan yang ditampung dapat diketahui perkiraan luas yang dibutuhkan.
- Ukuran dari jenis kendaraan yang akan ditampung.
- Mempunyai keamanan yang baik dan terlindung dari panas pancaran sinar matahari. Untuk mengurangi panas sinar matahari di siang hari, tempat parkir sebaiknya diberikan tanaman peneduh di antara pembatas parkir.
- Cukup penerangan cahaya di malam hari. Di malam hari, tempat parkir mempunyai penerangan yang baik.
- Tersedianya sarana penunjang parkir, misal tempat tunggu sopir, tempat sampah. Tempat parkir perlu dilengkapi tempat tunggu sopir. Pada tempat tertentu dilengkapi pula dengan pengeras suara untuk memanggil sopir. Karena tempat parkir merupakan area umum, maka diperlukan pula tempat gardu jaga untuk penjaga keamanan.

- **Bentuk Tempat Parkir**

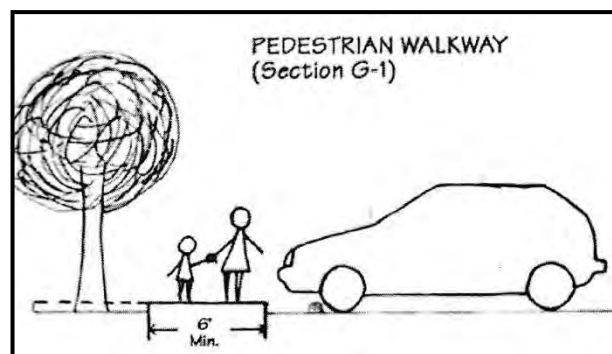
Bentuk tempat parkir kendaraan mempunyai beberapa jenis (Hakim dan Utomo, 2004), yaitu:

- Parkir tegak lurus (*Perpendicular*)

Parkir tegak lurus merupakan posisi parkir kendaraan Anda dengan sudut 90 derajat dengan mobil diparkir tegak lurus, kendaraan satu berdampingan dengan kendaraan yang lainnya, samping kendaraan menghadap tegak lurus ke lorong/gang, trotoar, atau dinding.



(a)

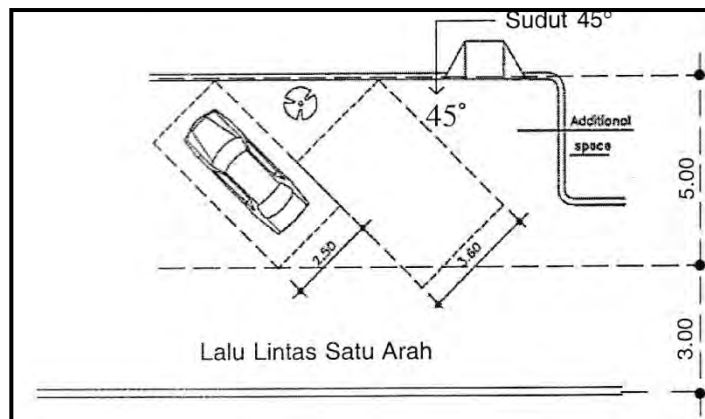


(b)

Gambar 2.4. (a dan b) Parkir Tegak Lurus  
(Hakim dan Utomo,2004)

- Parkir sudut (*Angle*)

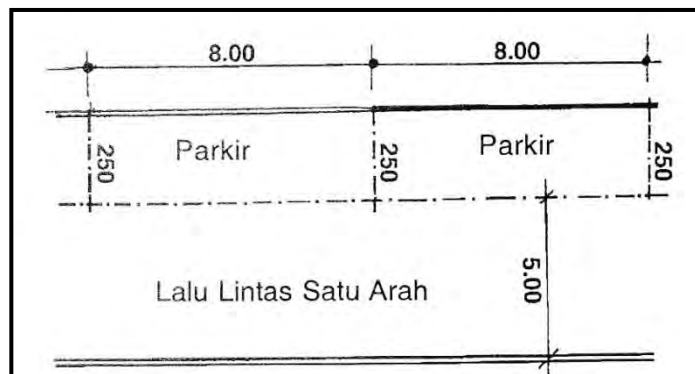
Parkir sudut merupakan posisi parkir kendaraan Anda dengan sudut 45 derajat dengan mobil diparkir serong menghadap lorong/gang, trotoar, atau dinding.



Gambar 2.5 Parkir Sudut (Agle)  
(Hakim dan Utomo,2004)

– Parkir paralel (*parallel*)

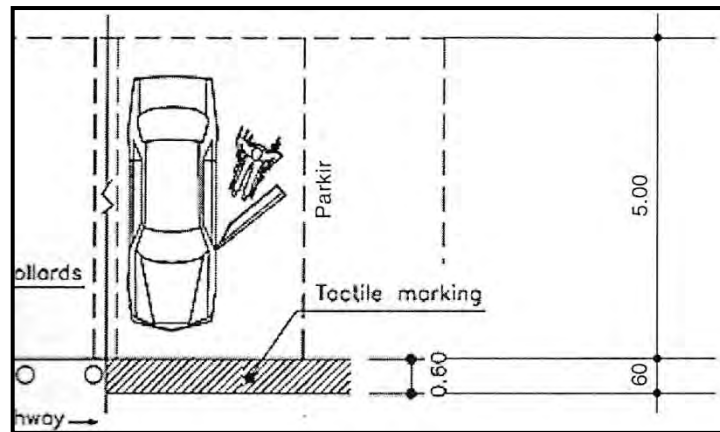
Parkir paralel merupakan posisi parkir kendaraan berada di depan atau belakang kendaraan lainnya yang biasa dilakukan di tempat parkir pinggir jalan.



Gambar 2.6. Parkir Paralel  
(Hakim dan Utomo, 2004)

– Parkir khusus bagi PDA (*People Different Ability*)

Parkir khusus bagi PDA merupakan fasilitas ruang parkir yang disediakan khusus bagi penderita cacat. Dalam hal ini biasanya penderita cacat yang masih bisa mengemudikan kendaraannya sendiri dan biasanya menggunakan kursi roda. Karena kecacatan itu maka perlu disediakan ruang parkir yang lebih luas untuk mempermudah aksesibilitas penderita cacat masuk kendaraan yang diparkirkan.



Gambar 2.7. Parkir khusus bagi PDA  
(Hakim dan Utomo, 2004)

- **Perkerasan dan Konstruksinya**

Dari segi perkerasan, konstruksi tempat parkir terbagi atas (Hakim dan Utomo, 2004) ;

- Perkerasan kedap air. Menggunakan aspal kedap air.
- Perkerasan menyerap air. Penggunaan material paving dapat menyerap air permukaan, seperti air hujan. Meski demikian, masih diperlukan sistem drainase di sekitar tempat parkir.

Dari uraian teori ruang luar di atas diketahui bahwa ruang luar merupakan ruang yang dipisahkan dari alam sehingga berfungsi untuk menampung segala kegiatan baik individu maupun kelompok, sehingga elemen ruang luar seperti sirkulasi, tata hijau, dan parkir perlu juga ditata dengan baik.

Dalam penataan suatu atraksi wisata, elemen pembentuk ruang luar seperti sirkulasi, tata hijau, dan parkir, harus memperhatikan dua aspek yaitu fungsi dan estetika, dimana ruang luar atraksi wisata dapat menampung segala kegiatan wisata dan ditata dengan baik sehingga potensi tiap atraksi wisata dapat ter-eksplor secara optimal.

**d. *Street Furniture***

*Street furniture* atau perabot jalan adalah semua elemen yang ditempatkan secara kolektif pada suatu lanskap jalan untuk memberikan kenyamanan, kesenangan, informasi, kontrol sirkulasi, perlindungan dan kenikmatan pengguna jalan. *Street furniture* juga biasa disebut “perabotan jalan” yang merupakan salah



satu elemen pendukung kegiatan pada suatu ruang publik berupa ruas jalan yang akan memperkuat karakter suatu blok perancangan yang lebih besar. (Permen PU No.6 Tahun 2007). Perabot atau perlengkapan jalan (*street furniture*), harus saling terintegrasi dengan elemen wajah jalan lainnya untuk menghindari ketidakteraturan dan ketidakterpaduan lingkungan. Elemen ini harus merefleksikan karakter dari lingkungan setempat dan menyatu dengan keadaan sekitar.

Kriteria elemen yang digunakan meliputi bahan yang mudah di dapat, kuat terhadap cuaca, mudah dalam perawatan, mudah dalam perbaikan, kuat dan aman bagi pengguna jalan maupun lingkungan sekitarnya. Sarana pelengkap jalan ini sangat dibutuhkan untuk memenuhi fungsi sebagai berikut:

- Fungsi keamanan dan kenyamanan adalah lampu, halte, jalur penyeberangan, rambu-rambu lalu lintas, unsur tanaman sebagai peneduh, hydrant, gardu, dan jalur pejalan kaki.
- Fungsi Pelengkap adalah tempat duduk, tempat sampah, telepon, kotak surat, wadah tanaman, informasi, dan lain-lain.
- Fungsi estetika dapat diperoleh dari jenis elemen yang digunakan baik soft material maupun hard material di lihat dari bentuk, tekstur maupun warnanya.

## **2. Elemen Perancangan Kota**

Salah satu bentuk keberhasilan pembentuk *place* menurut Lynch (1987) untuk desain ruang kota yaitu:

### **a. *Legibility* (Kejelasan)**

Sebuah kejelasan emosional suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh warga kotanya. Artinya suatu kota atau bagian kota bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai *distriknya, landmarknya atau jalur jalannya* dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya.

### **b. Identitas dan susunan**

Identitas artinya image orang akan menuntut suatu pengenalan atas suatu obyek di mana di dalamnya harus tersirat perbedaan obyek tersebut

dengan obyek yang lainnya, sehingga orang dengan mudah bisa mengenalinya. Susunan artinya adanya kemudahan pemahaman pola suatu blok-blok kota yang menyatu antar bangunan dan ruang terbukanya

c. *Imageability*

Artinya kualitas secara fisik suatu obyek yang memberikan peluang yang besar untuk timbulnya image yang kuat yang diterima orang. Image ditekankan pada kualitas fisik suatu kawasan atau lingkungan yang menghubungkan atribut identitas dengan strukturnya.

d. Visual dan *symbol connection*

*Visual connection* adalah hubungan yang terjadi karena adanya kesamaan visual antara satu bangunan dengan bangunan lain dalam suatu kawasan, sehingga menimbulkan image tertentu.

*Symbolic connection*, ini lebih mencangkup ke non visual atau ke hal yang lebih bersifat konsepsi dan simbolik, namun dapat memberikan kesan kuat dari kerangka kawasan.

Kualitas fisik yang diberikan oleh suatu kota dapat menimbulkan suatu image yang cukup kuat dari seorang pengamat. Kualitas ini disebut dengan *imageability* (imagibilitas) atau kemampuan mendatangkan kesan. Imagibilitas mempunyai hubungan yang sangat erat dengan *legibility* (legibilitas), atau kemudahan untuk dapat dipamahi/dikenali dan dapat diorganisir menjadi satu pola yang *koheren*.

Dalam desain ruang kota, elemen lingkungan harus memberikan kesan dan memori bagi manusia sebagai pengguna terhadap area perkotaan. Menurut teori Lynch dalam bukunya yang berjudul *Image of The City* (1960) yaitu simbol atau image atau elemen lingkungan kota ini diperlukan sebagai arahan dalam bergerak dan untuk menemukan arah (*way finding*), disamping itu juga dapat memberikan keamanan secara emosi dan *legibility* bagi Pengguna.

Menurut Lynch, dalam menandai lingkungannya, faktor kekuatan visual (*imageability/apparency*) menjadi sangat dominan. Semakin kuat faktor visual, semakin kuat pula elemen tersebut diingat atau dipahami oleh si Pengamat. Karena secara prinsip ada tiga hal dari elemen kota yang akan diingat oleh pengamat, yaitu: elemen yang memberikan identitas, elemen yang mengarah

kepada pola kota, dan elemen yang memberikan makna (baik kepada individu maupun secara sosial).

Terdapat beberapa faktor utama yang perlu diperhatikan dalam menghadirkan kota yang ideal, yang disebut sebagai dimensi (*dimensions*). Dimensi tersebut yaitu: *vitality*, *senses*, *fit*, *access*, *control*, *efficiency* dan *justice*. Di dalam *senses* sendiri, mencakup tiga hal, yaitu: *sense of place*, *sense of event/occasion*, dan *sense of formal structure*. Namun, tidak hanya melalui kekuatan visual saja kota dianggap sebagai kota ideal, tetapi dari banyak faktor lain yang mempengaruhi, diantaranya kemampuan kota memenuhi kebutuhan dasar penghuni, ketersediaan fasilitas penghuni untuk beraktifitas dan juga rasa terhadap ruang-ruang kota yang bermakna. *Sense of place* sendiri adalah segala sesuatu yang kasat mata dan memiliki makna, karena berkaitan erat dengan budaya. Sedangkan *sense of formal structure* berkaitan erat dengan kemampuan seseorang terhadap orientasi di dalam setting kota (*mental map*), selain itu dipengaruhi oleh kegiatan sehari-hari dan budaya seseorang.

Jika dikaitkan dengan teori '*Imageable City*', kualitas visual pada suatu kota terletak pada kekuatan *sense of place* dan *sense of formal structure* yang dihadirkan oleh elemen-elemen kota tersebut. Kualitas visual ini yang dikatakan Lynch mampu menjadikan suatu kota tersebut ideal dan nyaman untuk ditinggali. Elemen-elemen kota yang memiliki kualitas visual yang baik, pasti mampu menghadirkan *sense of place* dan *sense of formal structure* yang baik pula. Sehingga dapat dikatakan bahwa kota tersebut memiliki kualitas visual yang baik.

Menurut Lynch (1960), ada lima elemen kota mendasar yang mampu memberikan kualitas visual bagi kota. Elemen yang diteliti Lynch adalah: *path*, *edges*, *nodes*, *landmark* dan *distrik*. Elemen-elemen inilah yang dianggap sebagai lima elemen utama yang paling kasat mata dan terasa di kawasan kota. Semakin kuat kelima elemen ini, semakin kuat kualitas visual kotanya, yang berarti semakin baik kotanya memberikan kualitas *imageable* terhadap pengamat.

a. *Path* (jalur)

*Path* (jalur) adalah elemen yang paling penting dalam citra kota, dimana jika identitas elemen ini tidak jelas, maka kebanyakan orang meragukan citra kota secara keseluruhan. *Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya

digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran, dan sebagainya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugum alun-alun dan lain-lain), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lain-lain), atau ada belokan yang jelas.

b. *Edge* (tepi)

*Edge* (tepi) adalah elemen linear yang tidak dipakai/dilihat sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear, misalnya pantai, tembok, batasan antara lintasan kereta api, topografi, dan sebagainya. *Edge* lebih bersifat sebagai referensi daripada misalnya elemen sumbu yang bersifat koordinasi (*linkage*). *Edge* merupakan penghalang walaupun kadang-kadang ada tempat untuk masuk. *Edge* merupakan pengakhiran dari sebuah *district* atau batasan sebuah *district* dengan yang lainnya. *Edge* memiliki identitas yang lebih baik jika kontinuitas tampak jelas batasnya. Demikian pula fungsi batasnya harus jelas membagi atau menyatakan.

c. *District* (kawasan)

*District* (kawasan) merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, dan wujudnya) dan khas pula dalam batasnya, di mana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya. *District* dalam kota dapat dilihat sebagai referensi interior maupun eksterior. *District* mempunyai identitas yang lebih baik jika batasnya dibentuk dengan jelas tampilannya dan dapat dilihat homogen, serta fungsi dan posisinya jelas (*introvert/ekstrover* atau berdiri sendiri atau dikaitkan dengan yang lain)

d. *Node* (Simpul)

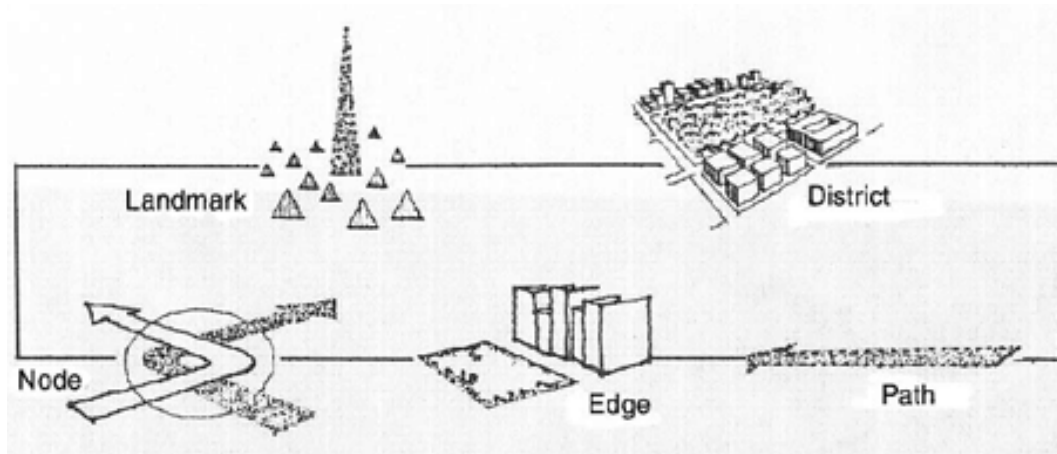
*Node* (simpul) merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, *square*, dan sebagainya. *Node* adalah satu tempat di mana orang mempunyai perasaan 'masuk' dan 'keluar' dalam tempat yang sama. *Node* mempunyai identitas

yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk).

e. Landmark (Tengeran)

Landmark (tengeran) merupakan titik referensi seperti elemen node, tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bias dilihat dari luar letaknya. Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung/bukit, gedung tinggi, menara, tanda tinggi, tempat ibadah, pohon tinggi dan sebagainya. Beberapa landmark letaknya dekat, sedangkan yang lain jauh sampai di daerah kecil dan dapat dilihat hanya di daerah itu, sedangkan landmark lain mempunyai arti untuk keseluruhan kota dan bisa dilihat dari mana-mana. Landmark adalah elemen penting dari bentuk kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri di dalam kota dan membantu orang mengenali suatu daerah. Landmark mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas dan unik dalam lingkungannya, dan ada sekuens dari beberapa landmark (merasa nyaman dalam orientasi), serta ada perbedaan skala masing-masing.

Adapun skema dari masing-masing elemen citra kota dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2.8 Lima elemen citra kota menurut Lynch (1960)

Sumber: Zahnd, 2006

Dari pemahaman mengenai teori perancangan kota, dapat diketahui bahwa dalam desain ruang kota khususnya kawasan Pariwisata tidak hanya dikaitkan dengan elemen lingkungan yang bersifat fisik (*imagebility*), namun

berdasarkan aspek *legibility* juga perlu diperhatikan dimana desain ruang kota dapat membentuk suatu kawasan dengan memberikan kualitas visual yang mudah dipahami, jelas dan dimengerti, baik dalam memberikan identitas bagi pengunjung maupun pola-pola perkotaan dan pemberian makna, sehingga suatu kawasan kota mempunyai karakter untuk dikenali lebih cepat oleh pengguna.

### **2.4.3 Pemahaman Mengenai Rute Wisata**

Rute pariwisata diperlukan untuk menyatukan berbagai kegiatan dan atraksi dalam tema terpadu sehingga dapat meningkatkan peluang kewirausahaan melalui pengembangan produk dan layanan tambahan. Secara umum, rute yang dimulai dengan satu atau lebih dari tujuan wisata memiliki pemikiran sebagai berikut yang bersumber dari Dorothea Meyer (2004) dalam jurnalnya *Tourism Routes And Gateways: Key Issues For The Development Of Tourism Routes And Gateways And Their Potential For Pro-Poor Tourism.*:

1. Untuk menambah pengunjung dan menambah pendapatan dari pariwisata;
2. Untuk meningkatkan atraksi yang kurang dikenal dan fitur ke dalam bisnis pariwisata atau produk;
3. Untuk meningkatkan daya tarik keseluruhan tujuan;
4. Untuk meningkatkan lama tinggal dan pengeluaran wisatawan;
5. Untuk menarik wisatawan baru dan untuk menarik pengunjung berulang; dan
6. Untuk meningkatkan keberlanjutan produk pariwisata.

Hal yang mendasari daya tarik setiap rute yang dirasakan adalah 'jarak', maka harus memperhatikan berbagai hal sebagai berikut:

- a. Jarak geografis antara pembangkit wilayah dan tujuan wisata yaitu (aktual jarak perjalanan. Ketersediaan untuk mengurangi jarak ini mungkin sangat berbeda untuk berbagai segmen dan ditentukan oleh “banding” dan “daya tarik produk”).
- b. Waktu tempuh yang dibutuhkan untuk menutupi jarak geografis (yaitu kemungkinan untuk menempuh jarak sebagai bagian dari 'hari yang tidak direncanakan' untuk bertamasya, atau sebaliknya kebutuhan untuk

merencanakan perjalanan yang lebih panjang dan merancang rute yang memiliki atraksi yang cukup untuk menarik pengunjung lebih lama tinggal).


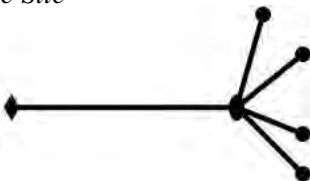
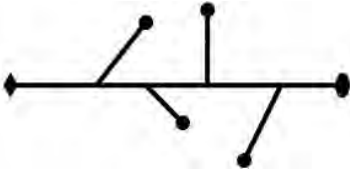
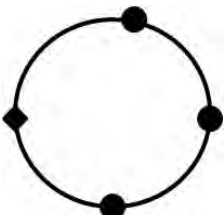
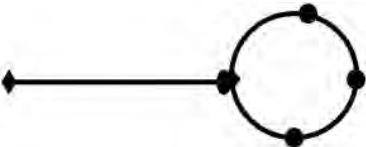
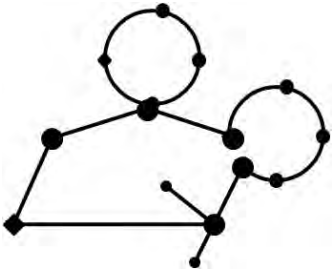
- c. Jumlah uang yang dibutuhkan oleh wisatawan untuk menempuh jarak (yaitu berapa segmen bersedia dihabiskan untuk mencapai dan perjalanan rute, dan apakah yang ditawarkan dengan nilai uang, yaitu ada tempat-tempat menarik yang cukup yang akan menarik kunjungan).
- d. Jarak kognitif antara pembangkit wilayah dan tujuan (yaitu persepsi produk wisata dan rute sebagai sama atau jauh untuk lingkungan rumah).
- e. Kesiediaan untuk menutupi jarak ini adalah segmen program studi tertentu. Seperti sebagian besar budaya dan rute lanskap persentase besar pengunjung adalah pengunjung domestik.

Pemahaman mengenai rute wisata juga dikemukakan oleh Winarso dkk (2003) dengan istilah “jalur wisata” yaitu salah satu prinsip penting di dalam pengembangan pariwisata adalah adanya *the value of time* yang artinya mengusahakan agar wisatawan yang biasanya tidak memiliki waktu yang banyak dapat menggunakan waktu yang ada untuk menikmati spot sebanyak-banyaknya dan dengan kualitas penikmatan yang optimal. Dalam jalur ini beberapa objek wisata yang ada dirangkai dalam satu jalur sehingga wisatawan dengan mudah menentukan objek apa saja yang ingin dinikmati dalam keterbatasan waktu yang mereka miliki, dimana untuk menghubungkan tiap spot wisata dalam suatu kawasan wisata diperlukan suatu sistem transportasi yang berkaitan dengan elemen perancangan kota yaitu jalan dan jalur pedestrian.

Rute yang bisa menyatukan tiap spot wisata dalam suatu kawasan pariwisata sangat berpengaruh terhadap pola pergerakan wisatawan, pola pergerakan wisatawan dapat menentukan atraksi utama yang paling sering dikunjungi wisatawan dan atraksi pendukung suatu kawasan pariwisata, sehingga dalam menentukan suatu rute maka perlu diketahui pola pergerakan wisatawan.

Adapun kategori pola pergerakan wisatawan dengan sketsa yang sederhana dikemukakan Lau dan McKercher (2006) dalam jurnal *Understanding Tourist Movement Pattern In a Destination: A GIS Approach* sebagai berikut:

Tabel 2.1 Pola Pergerakan Wisatawan Dengan Sketsa Sederhana

Pola Pergerakan	Deskripsi
<b>I. Single Pattern</b> <i>Single Point</i> 	<p>Tidak ada pergerakan dalam proses kunjungan ke destinasi. Wisatawan berkunjung satu destinasi dan kembali ke tempat asalnya dengan rute yang sama</p>
<b>II. Multiple Pattern</b> <i>Base Site</i>  <i>StopOver</i>  <i>Chaining Loop</i> 	<p>Pola pergerakan wisatawan dimulai dari tempat asalnya ke destinasi utama dan dilanjutkan ke destinasi sekunder, destinasi sekunder dalam pola pergerakan ini dapat lebih dari satu destinasi.</p> <p>Pola pergerakan wisatawan dengan fokus menuju destinasi utama dimana dalam perjalanannya mengunjungi beberapa destinasi sekunder yang menarik dan dikunjungi wisatawan.</p> <p>Pola pergerakan wisatawan seperti lingkaran tanpa adanya pengulangan rute destinasi wisata. Wisatawan melakukan perjalanan dengan mengunjungi beberapa destinasi sesuai dengan tujuan wisatanya.</p>
<b>III. Complex Pattern</b> <i>Destination Region Loop</i>  <i>Complex Neighbourhood</i> 	<p>Pergerakan wisatawan yang dimulai dengan rute mengelilingi destinasi lainnya. Setelah menyelesaikan tur secara berkeliling (pola lingkaran), mereka kembali ke tempat asal melalui rute yang paling singkat antara tujuan utama dan tempat asal berangkat. Ini merupakan kombinasi daripola <i>single point</i> dan <i>chaining loop</i>.</p> <p>Merupakan kombinasi dua atau lebih pola-pola yang telah disebutkan diatas</p>

Sumber: Lau dan McKercher, 2006



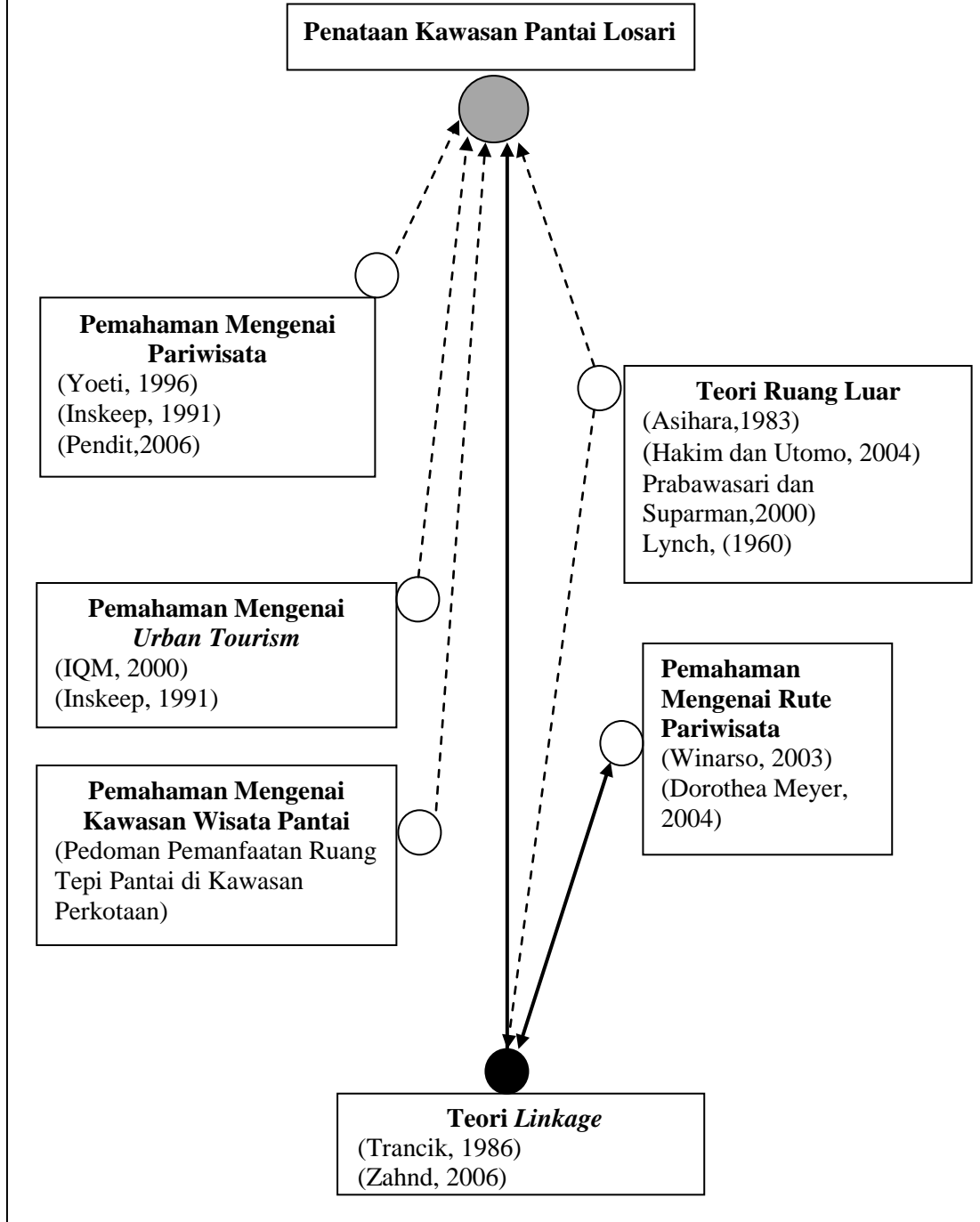
Pola pergerakan wisatawan pada destinasi wisatawan dapat memperlihatkan atraksi wisata apa yang paling digemari wisatawan, dan atraksi utama serta atraksi pendukung dalam suatu kawasan Pariwisata. Pola pergerakan wisatawan dapat memperlihatkan kecenderungan wisatawan dalam memilih destinasi wisata dan berapa kunjungan destinasi yang dilakukan wisatawan sampai kembali lagi ke tempat asalnya

## 2.5 Diagram Family Tree

Dari keseluruhan kajian teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu (1) Pemahaman mengenai atraksi wisata yang terdiri dari atraksi wisata, fasilitas wisata, dan aksesibilitas, (2) Pemahaman mengenai *urban tourism*, (3) Pemahaman mengenai kawasan tepi pantai (*waterfront*) yang terdiri dari definisi kawasan tepi pantai, klasifikasi kawasan tepi pantai, dan kegiatan-kegiatan yang dilakukan dalam pengembangan kawasan tepi pantai, (4) Pemahaman mengenai penataan kawasan Pantai Losari yang terdiri dari teori ruang luar, teori *linkage*, dan pemahaman mengenai rute pariwisata, maka untuk mengetahui keterkaitan teori dalam penataan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* akan digambarkan dengan diagram *family tree* sebagai berikut:

## Diagram *Family Tree*

Judul: Penataan Kawasan Pantai Losari Sebagai *Urban Tourism* Kota Makassar



Gambar 2.9. Diagram *Family Tree*  
(Peneliti, 2014)

## 2.6 Sintesa Pustaka

Sintesa merupakan sari pati dari pemaparan pada kajian pustaka yang akan dipakai sebagai dasar dan acuan dalam melakukan penelitian. Dari hasil kajian keseluruhan teori dapat disimpulkan bahwa setiap teori memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lain untuk mencapai tujuan penelitian yang selanjutnya dirangkum menjadi sebuah kriteria umum sebagai berikut:.

Tabel 2.2 Sintesa Kajian Pustaka Tiap Sub Aspek Bahasan

No.	Teori Pokok	Sumber Kajian	Aspek Bahasan	Tujuan Pembahasan	Kriteria Umum
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	Pemahaman Pariwisata	<p>Terdapat tiga komponen yang harus terdapat pada kawasan pariwisata yaitu atraksi wisata, fasilitas wisata, dan aksesibilitas. Agar atraksi wisata menarik untuk dikunjungi harus memenuhi tiga persyaratan yaitu adanya <i>something to see, something to do, dan something to buy</i>.</p> <p>Fasilitas wisata terdiri dari sarana dan prasarana wisata yang melayani kebutuhan wisatawan.</p> <p>Aksesibilitas yang berhubungan terhadap biaya, kelancaran dan kenyamanan terhadap seorang wisatawan yang akan menempuh suatu atraksi.</p> <p>(Inskeep, 1991) (Middleton, 1989) (Yoeti, 1996)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata</li> <li>• Aksesibilitas</li> <li>• Fasilitas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Untuk mengetahui karakteristik atraksi wisata</li> <li>• Untuk mengetahui akses wisatawan dalam menempuh atraksi wisata</li> <li>• Untuk mengetahui fasilitas yang tersedia dalam spot wisata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiap Atraksi Wisata harus memenuhi tiga syarat yaitu adanya <i>something to see, something to buy, dan something to do</i> (Yoeti, 1996)</li> <li>• Tiap spot Wisata harus dapat dicapai dengan mudah oleh wisatawan (Middleton, 1989)</li> <li>• Tiap spot wisata harus memiliki kelengkapan fasilitas yang mendukung kegiatan wisata (Yoeti, 1996)</li> </ul>

No.	Teori Pokok	Sumber Kajian	Aspek Bahasan	Tujuan Pembahasan	Kriteria Umum
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
2.	Teori Ruang Luar	<p>Ruang luar menurut adalah ruang yang terjadi dengan membatasi alam. Ruang luar dipisahkan dari alam dengan sebuah bingkai sehingga menjadi lingkungan buatan untuk tujuan tertentu yang dijabarkan sebagai suatu ruang yang penuh fungsi.</p> <p>Elemen-elemen lingkungan ruang luar yang harus dipertimbangkan jika merancang ruang luar atau desain lansekap, diantaranya yaitu sirkulasi, tata hijau, parkir dan <i>street furniture</i>. (Ashihara,1983) (Prabawasari dan Suparman,2000) (Hakim dan Utomo, 2004)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi</li> <li>• Parkir</li> <li>• Tata Hijau</li> <li>• <i>Street Furniture</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digunakan untuk mengetahui pola sirkulasi manusia dan kendaraan</li> <li>• Digunakan untuk mengetahui pola parkir</li> <li>• Digunakan untuk mengetahui elemen <i>hardscape</i> dan <i>softscape</i> dalam kawasan</li> <li>• Digunakan untuk mengetahui elemen <i>street furniture</i> pada kawasan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi seharusnya menjamin Keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengendara bermotor (Prabawasari dan Suparman,2000)</li> <li>• Sirkulasi seharusnya memisahkan jalur pejalan kaki dan kendaraan (Shirvani, 1985)</li> <li>• Sirkulasi seharusnya memberikan kebebasan ruang gerak bagi pengunjung (Shirvani, 1985)</li> <li>• Sistem Parkir seharusnya memperhatikan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki (Hakim dan Utomo, 2004)</li> <li>• Sistem parkir seharusnya memudahkan pencapaian ruang kegiatan (Hakim dan Utomo, 2004)</li> <li>• Tata hijau seharusnya memperhatikan keteduhan, variasi, kesesuaian dan estetika. (Hakim dan Utomo,2004)</li> <li>• <i>Street Furniture</i> seharusnya menarik dari segi penataan dan bentuk, tahan dari segala iklim</li> </ul>

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
					dan kemudahan dalam perawatan serta perbaikan (Pedoman Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan PU, 2007)
3.	Teori Linkage	<p><i>Linkage</i> adalah karakteristik yang sangat penting dari eksterior ruang kawasan. Hal ini adalah tindakan dimana kita menyatukan seluruh aktivitas dan akan menghasilkan bentuk fisik dari sebuah kawasan.</p> <p><i>Linkage</i> terbagi atas tiga yaitu <i>linkage</i> visual, <i>linkage</i> struktural, dan <i>linkage</i> kolektif.</p> <p>Terdapat beberapa elemen perancangan kota yang berkaitan dengan <i>linkage</i> yaitu jalan dan jalur pedestrian.</p> <p>(Trancik, 1986) (Zahnd, 2006)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linkage visual</li> <li>• Linkage struktural</li> <li>• Pola Pergerakan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digunakan untuk mengetahui keterikatan antar massa dan ruang</li> <li>• Digunakan untuk menentukan pola linkage dalam kawasan</li> <li>• Digunakan untuk mengetahui pola pergerakan wisatawan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harus dapat mengintegrasikan tiap spot wisata secara fisik dan visual.</li> <li>• Harus dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan kejelasan pola pergerakan bagi wisatawan dan membentuk karakter kawasan.</li> </ul>

Sumber: Hasil Identifikasi Peneliti, 2014

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

Dalam mengusulkan penataan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* Kota Makassar, berikut metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini yang terbagi atas paradigma penelitian, metoda penelitian, teknik pengumpulan data, teknik penyajian data, metode dan teknik analisa, dan alur penelitian.

#### **3.1 Paradigma Penelitian**

Landasan epistemologis dari suatu penelitian yang dipakai sebagai dasar untuk pemilihan metodologi dalam penelitian ini yaitu paradigma penelitian Naturalistik karena penelitian ini dilakukan pada *setting* alamiah dan menyatakan kedudukan teori dalam pengerjaan penelitian ini (Groat dan Wang, 2002). Adapun paradigma naturalistik dalam penelitian ini dengan melihat kondisi eksisting dan fenomena pada tiap spot wisata dan *linkage* yang menghubungkan tiap spot wisata dengan membandingkan oleh teori yang dikaji peneliti sehingga mendapatkan beberapa kriteria khusus untuk memperoleh suatu usulan penataan kawasan Pantai Losari.

#### **3.2 Metoda Penelitian**

Metoda penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah termasuk dalam metoda penelitian deskriptif (*descriptive research*). Penelitian deskriptif (*descriptive research*) adalah penelitian yang bertujuan membuat deskripsi atas suatu fenomena sosial/alam secara sistematis, faktual dan akurat (Darjosanjoto, 2012). Penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan potensi dan fenomena permasalahan tiap spot

wisata dan keterhubungan *linkage* yang mengintegrasikan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari.

### **3.3 Teknik Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh hasil kajian atau penelitian yang maksimal perlu adanya penyusunan strategi pengumpulan data di lapangan (Darjosanjoto,2012). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini akan menggunakan teknik pengumpulan data yang bersifat kualitatif. Ada beberapa cara guna memperoleh data yang akan dibutuhkan diantaranya:

#### **3.3.1 Data Primer**

Pengumpulan data primer yang dilakukan adalah melalui pengamatan secara langsung di lapangan melalui kegiatan observasi, dan kuesioner.

##### **1. Observasi**

Observasi dilakukan dengan pengamatan secara langsung pada spot yaitu spot wisata pada kawasan Pantai Losari. Fokus pengamatan peneliti yaitu menemukan potensi dan permasalahan tiap spot wisata, dan *linkage* yang menghubungkan tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari.

Tujuan observasi adalah mendiskripsikan *setting* yang dipelajari, aktivitas-aktivitas yang berlangsung, orang-orang yang terlibat dalam aktivitas, dan makna kejadian dilihat dari perspektif mereka yang terlibat dalam kejadian yang diamati tersebut (Poerwandari, 2001).

##### **2. Wawancara**

Menurut Sugiyono (2010), wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan cara menghimpun bahan keterangan yang dilakukan dengan tanya jawab kepada responden secara lisan dengan bercakap-cakap secara tatap muka. Ada beberapa kelebihan pengumpulan data melalui wawancara, diantaranya



pewawancara dapat melakukan kontak langsung dengan peserta yang akan dinilai, data diperoleh secara mendalam, yang diinterview bisa mengungkapkan isi hatinya secara lebih luas, pertanyaan yang tidak jelas bisa diulang dan diarahkan yang lebih bermakna.

Pada penelitian ini wawancara dilakukan dengan mendalam (*in-depth*) dan terstruktur, dimana peneliti telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis yang mengarahkan Responden terhadap tujuan penelitian. Dalam wawancara ini setiap Responden diberikan pertanyaan yang sama mengenai ketertarikan datang ke kawasan Pantai Losari, permasalahan ruang luar tiap spot wisata yang berkaitan dengan sirkulasi, tata hijau, parkir, dan fasilitas wisata serta pola pergerakan wisatawan dalam mengunjungi tiap spot wisata di kawasan Pantai Losari. Alat bantu yang digunakan dalam wawancara antara lain daftar pertanyaan, index card dan peta kawasan.

### **3. Kuesioner/Index Card**

Kuesioner atau *Index Card* adalah teknik pengumpulan data dengan sebuah kartu yang berisi tentang aspek-aspek yang akan diketahui dari Responden. Responden dalam penelitian merupakan sampel masyarakat atau pendatang yang berkunjung ke tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari. Adapun aspek-aspek yang terdapat dalam *index card* berupa daya tarik wisatawan datang ke Kawasan Pantai Losari, pola pergerakan dari mulai datang ke kawasan Pantai Losari sampai dengan kembali ke asal tempat tinggalnya, dan harapan penataan kawasan Pantai Losari yang berkaitan dengan tujuan penelitian.

Kuesioner atau *Index card* dilakukan pada titik-titik tiap spot wisata dengan total 20 Responden, dimana responden yang dipilih dapat menjawab pertanyaan peneliti dan cukup banyak mengetahui tentang kawasan Pantai Losari dan dapat mewakili seluruh populasi yang akhirnya akan dirangkum untuk dijadikan sebagai bahan analisis selanjutnya dan pertimbangan perancangan penataan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* kota Makassar.

#### 4. Pengelompokan Data/Klasifikasi Data

Seluruh data yang telah diperoleh baik dari lapangan dan informan ataupun responden dikumpulkan dan dilakukan pengelompokan data/klasifikasi data sehingga dapat memudahkan peneliti dalam memilah data yang akan digunakan dalam penelitian.

##### 3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi pustaka/literatur dan juga diperoleh dari dinas/instansi yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

Adapun penelitian dilakukan dari berbagai sumber, di antaranya sebagai berikut :

1. Studi literatur yang berkaitan dengan teori-teori ataupun peraturan yang berkaitan dengan penataan atraksi wisata dan sistem keterhubungan suatu kawasan.
2. Informasi media cetak dan media elektronika; dan
3. Organisasi (instansi pemerintah) yang berkaitan langsung dengan masalah pengembangan pariwisata daerah setempat (BAPPEDA Kota Makassar, dan Dinas Pariwisata Kota Makassar) dan instansi yang memiliki data-data pendukung (Dinas PU Bina Marga Kota Makassar)

Tabel. 3.1 Teknik Pengumpulan Data Tiap Aspek Yang Ditinjau

No.	Pokok Bahasan	Aspek Yang Ditinjau	Klasifikasi	Data yang dibutuhkan	Sumber Data	Teknik Pengumpulan Data
1.	Pariwisata	Atraksi Wisata	<i>Something to see, something to buy, something to do</i>	Klasifikasi jenis wisata, persepsi responden	Survey lapangan	Observasi, Literatur, Wawancara
		Fasilitas Wisata	Akomodasi, tempat makan dan minum, fasilitas umum	Data pengamatan visual, foto, peta, persepsi responden	Survey lapangan	Observasi, Literatur, Wawancara

		Aksesibilitas	Infrastruktur transportasi	Data pengamatan visual, foto, peta, persepsi responden	Survey lapangan, Literatur	Observasi, Literatur, Wawancara
2.	Ruang Luar	Sirkulasi	Sirkulasi kendaraan, sirkulasi manusia	Data pengamatan visual, foto, peta, pengukuran, persepsi responden	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur, Wawancara
		Parkir	<i>On street parking</i> dan <i>off street parking</i>	Data pengamatan visual, foto, persepsi responden	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur, Wawancara
		Tata Hijau	<i>Hard material, Soft Material</i>	Data pengamatan visual, foto, persepsi responden	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur, Wawancara
		Street Furniture	Perabot jalan dan <i>signage</i>	Data pengamatan visual, foto, persepsi responden	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur, Wawancara
3.	Linkage	Linkage Visual	Garis, koridor, sisi, sumbu, irama	Data pengamatan visual, Peta	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur,
		Linkage Struktural	Elemen tambahan, sambungan, tembusan	Data pengamatan visual, Peta	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur,
		Pola Pergerakan	<i>Single point, base site, stop over, chaining loop. Destination region loop, complex neighbourhood,</i>	Data pengamatan visual, foto, persepsi responden	Survey lapangan, literatur	Observasi, Literatur, Wawancara

Sumber: Penulis,2014

### **3.4 Teknik Penyajian Data**

Untuk memperoleh hasil kajian atau penelitian yang maksimal, proses analisa yang dilakukan sebaiknya bersumber pada data yang tersusun dengan sempurna (Darjosanjoto, 2012). Data dan informasi yang diperoleh dan diolah dalam penelitian ini akan disajikan peneliti dalam bentuk sebagai berikut.

#### **3.4.1 Data Primer**

1. Data Kawasan Pantai Losari disajikan dalam bentuk peta lokasi, peta tematik, dan peta garis yang menggambarkan rute yang menghubungkan tiap spot wisata, gambar/foto dan penjelasan secara deskriptif.
2. Data Spot Wisata disajikan dengan diawali informasi tentang atraksi wisata yang disajikan pada tiap spot wisata, denah tiap, dan visualisasi penggunaan ruang luar tiap spot wisata dengan bantuan peta dan gambar/foto dan penjelasan secara deskriptif
3. Data Responden disajikan dalam bentuk *index card*, *mapping*, dan tabulasi yang dijabarkan secara deskriptif untuk memudahkan peneliti dalam proses analisa
4. Pengamatan Sifat Khusus (*syntatic properties*) disajikan dalam bentuk menggabungkan informasi yang berkaitan antara satu dengan lainnya terhadap aktivitas yang terjadi di tiap spot wisata dengan data yang diperoleh dari lapangan dengan penjelasan secara deskriptif.

#### **3.4.2 Data Sekunder**

Penyajian data sekunder berupa literatur dan hasil survei dijabarkan secara naratif dengan penjelasan deskriptif dan essay.

### **3.5 Metode dan Teknik Analisa**

Analisis data dalam suatu penelitian diarahkan sebagai tindak lanjut dari tahap pengumpulan dan penyajian data untuk memperoleh output atau hasil studi yang diharapkan. Adapun teknik analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

#### **3.5.1 Analisa Deskriptif Kualitatif**

Teknik analisa tahap pertama menggunakan teknik deskriptif kualitatif untuk mengetahui karakteristik atraksi wisata dalam kawasan Pantai Losari untuk melakukan penilaian potensi tiap spot wisata sebagai pengembangan daerah tujuan wisata.

Metode analisa ini dibagi menjadi dua langkah, yaitu:

1. Langkah pertama yaitu melakukan pengamatan di lapangan (Observasi) terhadap karakteristik atraksi wisata yang berkaitan pada *something to see*, *something to buy*, dan *something to do*, ketersediaan fasilitas wisata, dan aksesibilitas.
2. Mengaitkan pengamatan terhadap persepsi responden mengenai potensi dan daya tarik wisatawan berkunjung ke kawasan Pantai Losari.
3. Melakukan analisis evaluasi terhadap kawasan Pantai Losari yang berkaitan dengan teori mengenai pengembangan daerah tujuan wisata guna mengetahui penilaian potensi fisik tiap spot wisata untuk dijadikan bahan analisa selanjutnya.

#### **3.5.2 Teknik Analisa *Cognitive Mapping***

Teknik analisa tahap kedua menggunakan teknik *Cognitive Mapping* atau teknik analisa kognitif spasial yang dirumuskan sebagai bentuk analisa urban desain (Urban Design Toolkit MFE, 2006).

Metode analisa ini dibagi menjadi tiga langkah, yaitu:

1. Langkah pertama yaitu melakukan pengamatan di lapangan (survey) terhadap *linkage* yang membentuk kawasan Pantai Losari, pola aktivitas dan pola pergerakan wisatawan dalam kawasan Pantai Losari.
2. Mengaitkan pengamatan dengan persepsi responden sebagai pengamat guna mendukung hasil pengamatan oleh peneliti.
3. Melakukan analisa *linkage* saat ini yang membentuk kawasan, pola aktivitas dan pola pergerakan wisatawan antar spot wisata serta daya tarik wisatawan berkunjung dalam *overlay mapping* guna mengetahui kecenderungan wisatawan dalam melakukan aktivitas wisata dan faktor-faktor yang mempengaruhi pola pergerakan wisatawan.

### **3.5.3 Teknik Analisa *Single Directional View***

Teknik analisa tahap ketiga menggunakan teknik *Single Directional View* atau teknik analisa menggunakan perangkat atau alat panduan berupa panah dalam peta. Metode analisa ini dibagi menjadi dua langkah, yaitu:

1. Langkah pertama yaitu melakukan pengamatan di lapangan (Observasi) terhadap karakteristik pembentukan ruang luar tiap segmen spot wisata di kawasan Pantai Losari.
2. Melakukan deskriptif evaluatif berdasarkan peninjauan teori terhadap kondisi ruang luar pada tiap segmen guna mengetahui permasalahan kurangnya keterkaitan antar spot wisata.

Dalam penyajian teknik analisa ini juga menggunakan metode analisa foto *mapping* dengan melakukan pembahasan serta identifikasi dengan menggunakan gambar atau foto yang faktual.

### **3.5.4 Teknik Analisa *Character Appraisal***

Teknik analisa terakhir menggunakan teknik *Character appraisal analysis* atau teknik analisa penilaian karakter yang dirumuskan sebagai bentuk analisa urban desain (Urban Design Toolkit MFE, 2006).

Metode analisa ini dibagi menjadi tiga langkah, yaitu:

1. Menggabungkan hasil analisis deskriptif kualitatif, analisis *cognitive mapping*, dan analisis *single directional view* yang telah dilakukan.
2. Melakukan penilaian dari hasil analisis tersebut guna memberikan pilihan tema dan pilihan alternatif rute dalam Kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* Kota Makassar.

Tabel 3.2 Teknik dan Metode Analisis Tiap Sasaran Penelitian

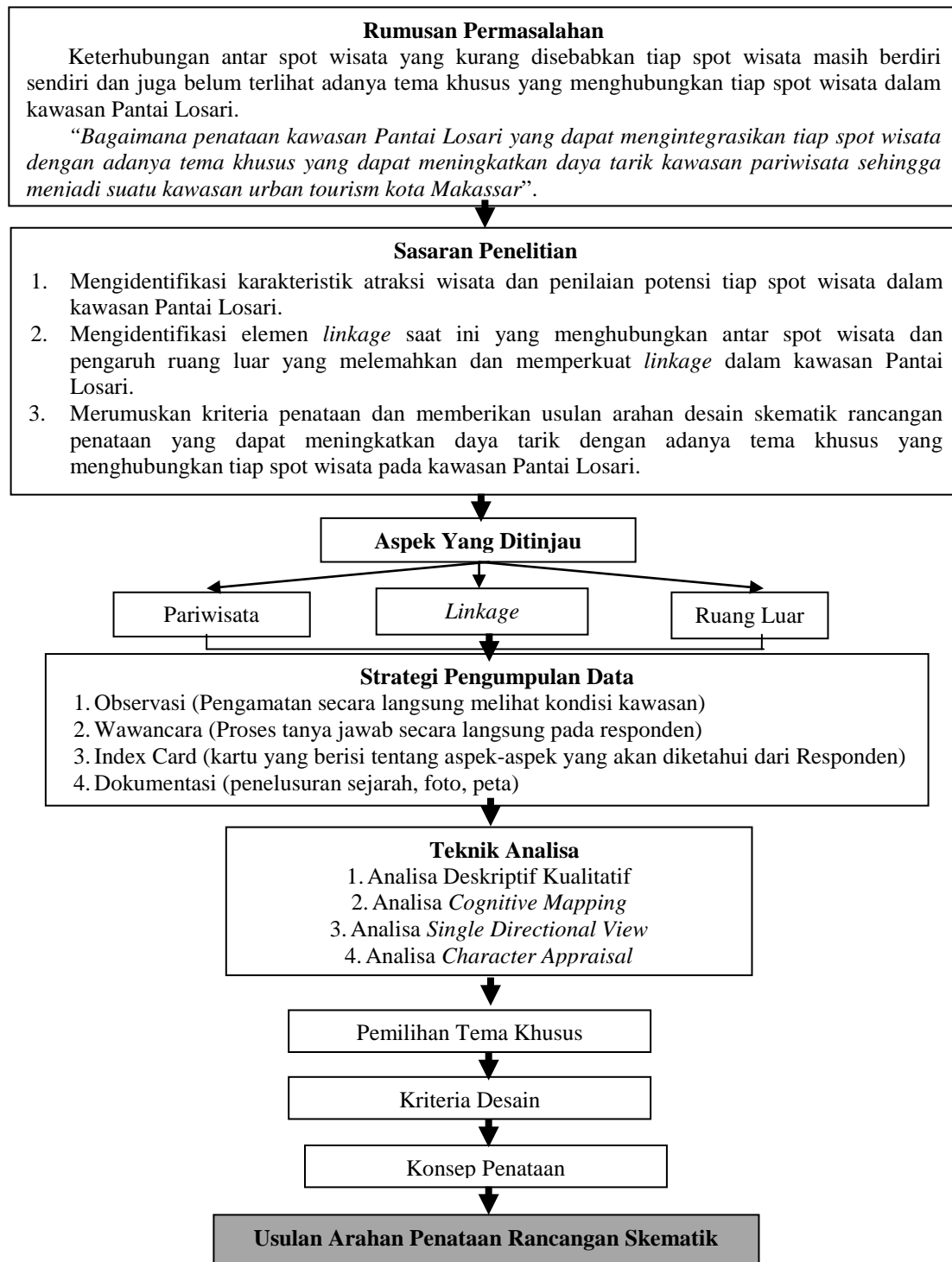
No.	Sasaran Penelitian	Pokok Bahasan	Aspek Yang Ditinjau	Definisi Operasional	Teknik Penyajian Data	Teknik dan Metode Analisis	Output
1.	Mengidentifikasi karakteristik atraksi wisata yang terdapat pada kawasan Pantai Losari.	Pariwisata	Jenis Atraksi Wisata	Daya tarik yang ditawarkan kepada wisatawan	1. Display Data: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peta Kawasan Pantai Losari</li> <li>• Peta Tiap Spot wisata dan atraksi wisata yang ditawarkan</li> <li>• Gambar <i>Site Plan</i></li> <li>• Foto Mapping</li> </ul> 2. <i>Index Card</i> 3. Tabel Hasil <i>Index Card</i> /Kuesioner	Metode analisa deskriptif kualitatif	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik atraksi wisata yang ditawarkan</li> <li>• Penetapan Atraksi Utama dan Atraksi Pendukung</li> </ul>
			Fasilitas Wisata	Unsur yang menunjang aktivitas wisata.			
			Aksesibilitas	Elemen yang mempengaruhi biaya, kelancaran dan kenyamanan wisatawan yang akan menempuh atraksi wisata			
2.	Mengidentifikasi kondisi <i>linkage</i> yang menghubungkan tiap spot wisata di kawasan Pantai Losari dan pengaruh ruang luar yang melemahkan kualitas <i>linkage</i> .	Ruang Luar	Sirkulasi	Ruang gerak bagi kendaraan bermotor, sepeda dan pejalan kaki	Display Data: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peta Kawasan Pantai Losari</li> <li>• Peta segmen spot wisata</li> <li>• Foto <i>Mapping</i></li> </ul>	Metode deskriptif evaluatif dengan Teknik Analisa <i>Single Directional View</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik fisik ruang luar pada tiap segmen spot wisata</li> <li>• Pengaruh kurangnya keterhubungan antar spot wisata</li> </ul>
			Parkir	Lahan yang dialokasikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu tertentu			



No.	Sasaran Penelitian	Pokok Bahasan	Aspek Yang Ditinjau	Definisi Operasional	Teknik Penyajian Data	Teknik dan Metode Analisis	Output
			Tata Hijau	Elemen hijau berupa desain lansekap			
			<i>Street Furniture</i>	Fasilitas yang mendukung aktivitas ruang luar .			
		Linkage	<i>Linkage Visual</i>	Keterkaitan antar massa dan ruang secara visual	1. Display Data: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peta Kawasan Pantai Losari</li> <li>• Gambar <i>Site Plan</i></li> <li>• Foto Mapping</li> </ul> 2. <i>Index card</i> 3. Tabel Hasil <i>Index Card</i> /Kuesioner	Metode deskriptif Kualitaitaif, dengan <i>Teknik Analisa Cognitive Mapping</i> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik linkage pada kawasan Pantai Losari</li> <li>• Faktor-Faktor yang mempengaruhi pola pergerakan wisatawan</li> </ul>
			<i>Linkage Struktural</i>	Keterkaitan antar massa dan ruang secara struktural			
			<i>Pola Pergerakan</i>	Keterkaitan antar massa dan ruang berdasarkan pergerakan wisatawan			
3.	Merumuskan kriteria dan usulan penataan yang dapat meningkatkan daya tarik dengan adanya tema-tema khusus tiap atraksi wista dan menghubungkan tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari.	Hasil analisa sasaran penelitian (1) dan (2),			1. Display Data: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rangkuman Hasil Analisis</li> <li>• Konsep</li> </ul> 2. Hasil Rancangan Visual 3D	Metode deskriptif kualitatif dengan teknik analisa <i>character appraisal</i>	Pemilihan Tema Khusus, Kriteria dan Usulan Penataan Rancangan Pada Kawasan Pantai Losari Sebagai <i>Urban Tourism</i> Kota Makassar

Sumber: Hasil Olahan, 2015

### 3.6 Diagram Alir Penelitian



Gambar. 3.1 Diagram Alir Penelitian  
(Sumber: Peneliti,2014)

## GAMBARAN UMUM

Kota Makassar merupakan Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang secara geografis memiliki posisi strategis karena berada pada persimpangan jalur lintas baik dari arah utara ke selatan maupun dari arah barat ke timur. Dengan posisi ini Kota Makassar berpotensi besar menjadi Ruang Tamu Indonesia Timur. Kota Makassar dalam titik koordinat 119° 18' 30,18" sampai dengan 119°32'31,03". BT dan 5°.00'. 30,18" dan 5°14' 6,49" LS serta terletak di Pantai Barat Pulau Sulawesi.



Secara administratif, Kota Makassar terbagi dalam 14 wilayah kecamatan dengan 142 Kelurahan, dengan batas-batas wilayah administratif sebagai berikut:

Sebelah Utara : Berbatasan dengan wilayah Kabupaten Maros dan Pangkep  
Sebelah Selatan : Berbatasan dengan wilayah Kabupaten Gowa  
Sebelah Timur : Berbatasan dengan wilayah Kabupaten Gowa dan Maros  
Sebelah Barat : Berbatasan dengan wilayah Selat Makassar

Berdasarkan letak geografis Kota Makassar, maka Makassar layak dijadikan sebagai salah satu destinasi pariwisata. Hal ini disebabkan karena kota ini memiliki daya tarik tersendiri antara lain :

1. Pantai Losari, sebagai area publik yang menghadap ke laut dan menjadikan kota ini sebagai kota tepian air.
2. Pulau-pulau eksotik dan bentang pesisir pantai yang indah yang menghadirkan spot wisata bawah air yang beragam (wisata bahari dan maritim).
3. Museum, Makam dan Monumen sebagai spot wisata sejarah
4. Keanekaragaman ritual dan pesta adat festival, sanggar seni dari 4 etnis Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat serta daerah lainnya di Indonesia, terdapat pula suku Tionghoa, India dan Arab- sebagai wisata budaya.
5. Keanekaragaman makanan dan minuman khas tradisional yang berasal dari berbagai daerah di kota ini sebagai wisata kuliner yang mampu mengundang selera bagi para wisatawan untuk menikmatinya.
6. Hotel berbintang (meeting, convention) + *Triple C* sebagai tempat pameran, sarana akomodasi restoran dan rumah Makan, sebagai *Wisata Mice (Meeting, Incentive, Conference & Exhibitions)*.
7. Mall besar + Somba Opu sebagai pusat perbelanjaan cendramata- sebagai wisata belanja.
8. Universitas terkemuka di kawasan Timur Indonesia- sebagai wisata pendidikan
9. Rumah sakit utama dan wisata kesehatan lainnya- *medical tourism*

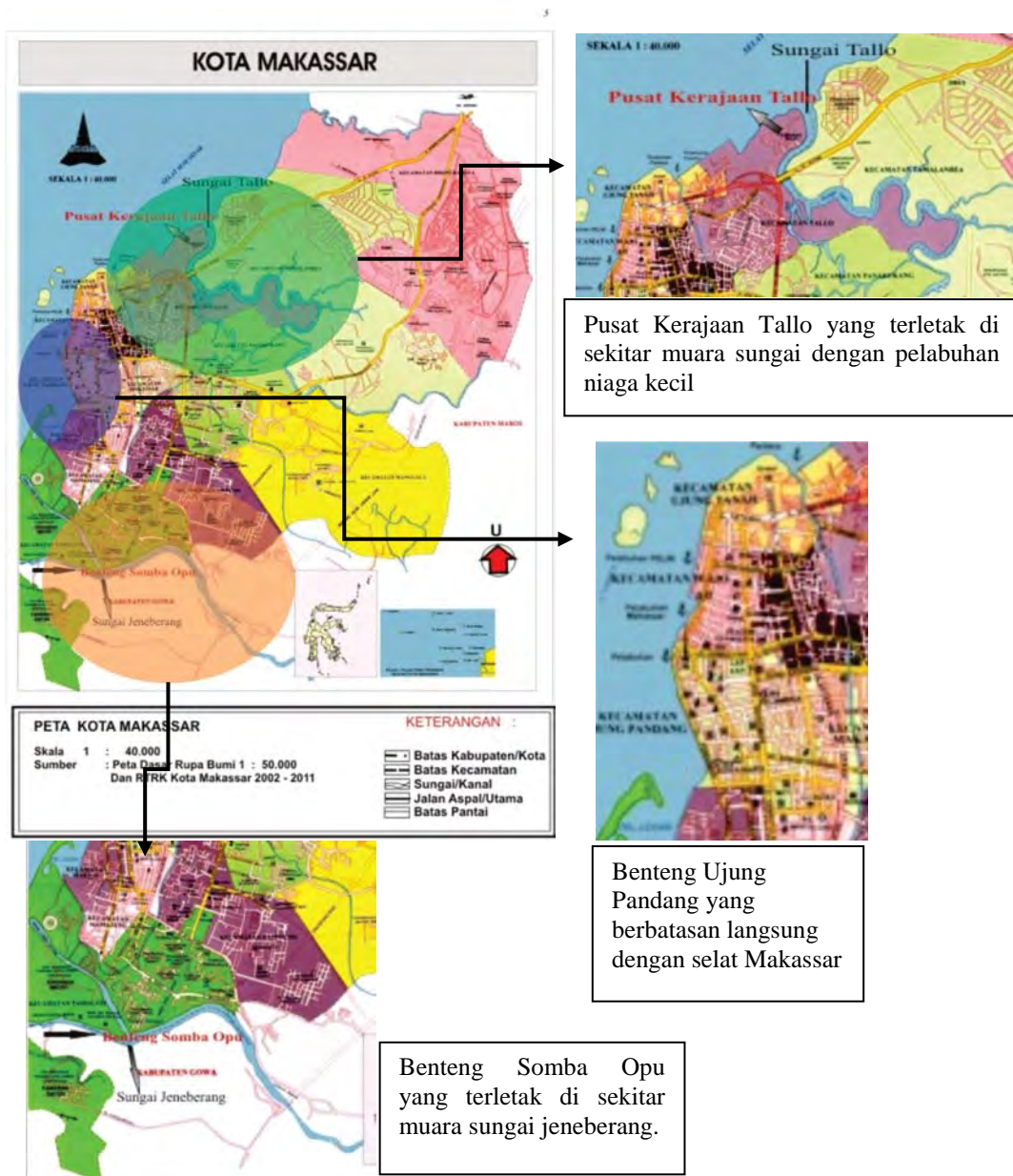
Kota Makassar sebagai daerah transit para wisatawan sebelum melanjutkan perjalanan menuju Tanah Toraja, Bira atau daerah obyek wisata lainnya di Sulawesi Selatan, mampu menyajikan berbagai spot wisata yang bertujuan untuk memberikan pelayanan pada para wisatawan domestik maupun asing. Jumlah obyek dan daya tarik wisata yang ada sebanyak 142 obyek yang terdiri dari obyek wisata budaya dan sejarah sebanyak 31 obyek, selanjutnya obyek wisata alam (pulau, sungai dan pantai) sebanyak 27 obyek, wisata belanja sebanyak 23 obyek, wisata pendidikan sebanyak 14 obyek, fasilitas olahraga sebanyak 12 obyek dan wisata kuliner sebanyak 35 obyek. Oleh karena itu, diperlukan upaya pengembangan dan pendayagunaan berbagai sarana pariwisata, yang secara langsung dapat meningkatkan pendapatan masyarakat kota ini.

## **4.2 Sejarah Kota Makassar**

### **4.2.1 Sejarah Terbentuknya Kota Makassar**

Perkembangan bentuk kota Makassar pada abad 16 berawal dari dua kerajaan yaitu Kerajaan Gowa dan Kerajaan Tallo. Kedua sumbu tersebut terhubung secara fisik dihubungkan oleh jalur jalan linier sepanjang pantai. Keadaan ini juga menjadi landasan mulainya kerajaan Gowa mengenal benteng sebagai alat pertahanan. Pada masa Raja Gowa IX ini pula diputuskan untuk memindahkan pusat kerajaan Gowa dari daerah Tamalate ke daerah Somba Opu serta menetapkan Somba Opu sebagai pusat administrasi pemerintahan dan perekonomian kerajaan Gowa.

Kerajaan Gowa termasuk kerajaan maritim, karena itulah sebagian besar benteng berada di pesisir pantai yang memanjang dari utara hingga ke selatan. Umumnya benteng-benteng tersebut dibangun kerajaan Gowa untuk menjelaskan hegemoni mereka sekaligus sebagai penghubung antar daerah dengan pusat kerajaan. Benteng tidak hanya berfungsi sebagai perlindungan terhadap serangan musuh tapi juga menjadi tempat pemukiman, tiga diantaranya yaitu benteng Tallo, Benteng Somba Opu, dan Benteng Ujung Pandang.



Gambar 4.2. Peta Lokasi Benteng Tallo, Benteng Ujung Pandang, dan Benteng Somba Opu di Kota Makassar (Hasil Olahan, 2015)

Awal Kota dan bandar Makassar berada di muara sungai Tallo dengan pelabuhan niaga kecil di wilayah itu pada penghujung abad XV. Sumber-sumber Portugis memberitakan, bahwa bandar Tallo itu awalnya berada dibawah Kerajaan

Siang di sekitar Pangkajene, akan tetapi pada pertengahan abad XVI, Tallo bersatu dengan sebuah kerajaan kecil lainnya yang bernama Gowa, dan mulai melepaskan diri dari kerajaan Siang, yang bahkan menyerang dan menaklukan kerajaan-kerajaan sekitarnya. Akibat semakin intensifnya kegiatan pertanian di hulu sungai Tallo, mengakibatkan pendangkalan sungai Tallo, sehingga bandarnya dipindahkan ke muara sungai Jeneberang, disinilah terjadi pembangunan kekuasaan kawasan istana oleh para ningrat Gowa-Tallo yang kemudian membangun pertahanan benteng Somba Opu, yang untuk selanjutnya seratus tahun kemudian menjadi wilayah inti Kota Makassar

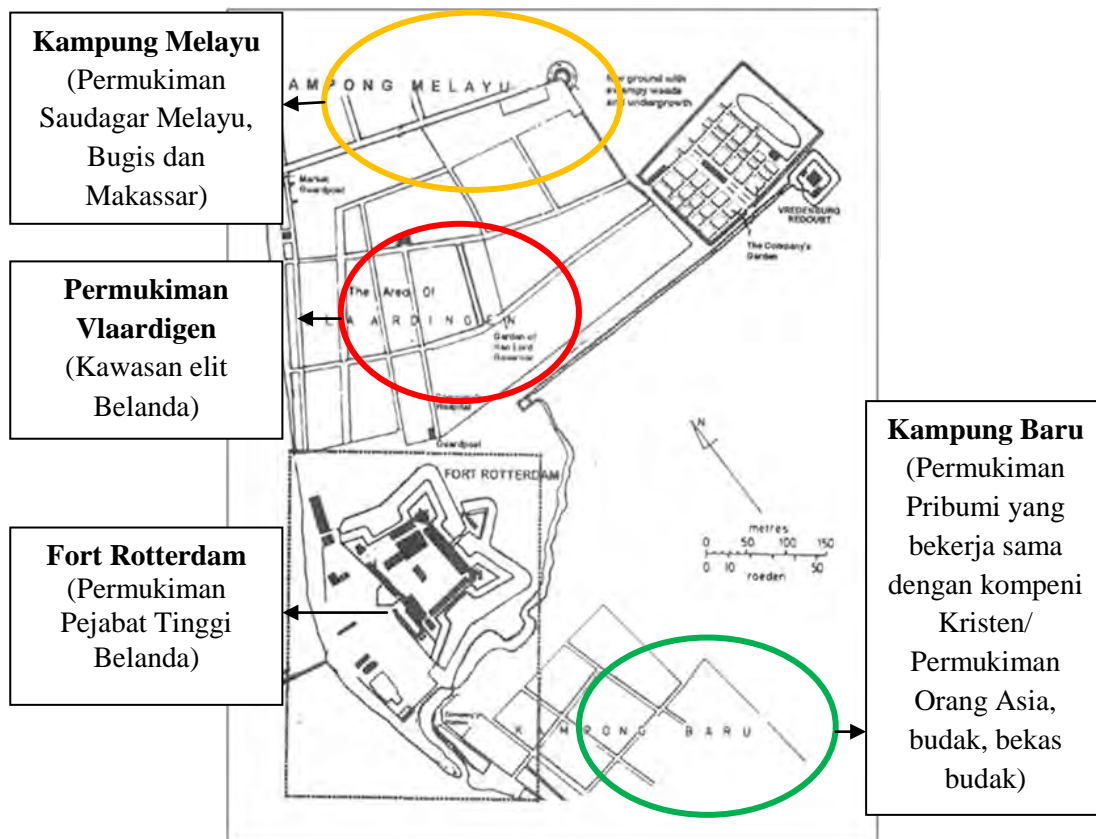


Gambar 4.3. Pelabuhan di Muara Sungai Tallo  
(diunduh dari <http://media-kitlv.nl/>)

Secara umum Benteng dibangun sebagai pusat pemerintahan Gowa di masa lampau yang berfungsi sebagai istana raja dan pembesar lainnya yaitu Benteng Somba Opu. Rumah panggung berarsitektur Makassar dengan menggunakan tiang dan dilidungi dinding dan bastion terdapat dalam lingkungan benteng ini. Benteng Somba Opu berdenah segi empat panjang dengan luas 363,00 m<sup>2</sup>. Tinggi dindingnya 7 meter, tebal dinding bervariasi antara 3.66-4.10 meter dan 10.3-10.5 meter. Pintu benteng terdiri atas dua yaitu terletak di sisi utara bagian barat dan pintu lainnya terletak di bagian selatan. Benteng ini awalnya dibangun menggunakan tanah liat dan kemudian ditingkatkan menggunakan batu bata, batu padas pada kaki benteng dan bastion serta tanah isian di tengahnya.

#### 4.2.2 Masa dan Pengaruh Penjajahan Belanda di Kota Makassar

Setelah jatuhnya Kerajaan Gowa ditangan VOC pada tahun 1669, kota Makassar berfungsi sebagai pusat pemerintahan , pusat perdagangan, dan pusat permukiman. Pada awal abad ke-17 peranan kota Makassar sebagai Bandar niaga dan administrasi semakin besar ditunjang oleh potensi wilayah, penduduk, dan letak geografisnya yang sangat strategis menjadi tempat transit perdagangan internasional terutama bangsa Eropa, Cina, Melayu, dan Arab. Latar belakang aktifitas perdagangan nasional/internasional yang ramai ketika itu yang sejalan dengan nilai budaya masyarakatnya. Benteng Rotterdam (dulunya bernama Benteng Ujungpandang) dipilih Belanda sebagai pusat pemerintahan, mengalami perombakan besar-besaran di tahun 1673. Perombakan ini menyebabkan bentuk arsitektur lama Benteng Rotterdam hilang dan gambar aslinya tidak ditemukan lagi. Benteng inilah yang merupakan elemen pertama pembentukan kota kolonial Makassar.



Gambar 4.4. Pembentukan Kelompok Etnis Pada Morfologi Kota Makassar (Hasil Olahan, 2015)



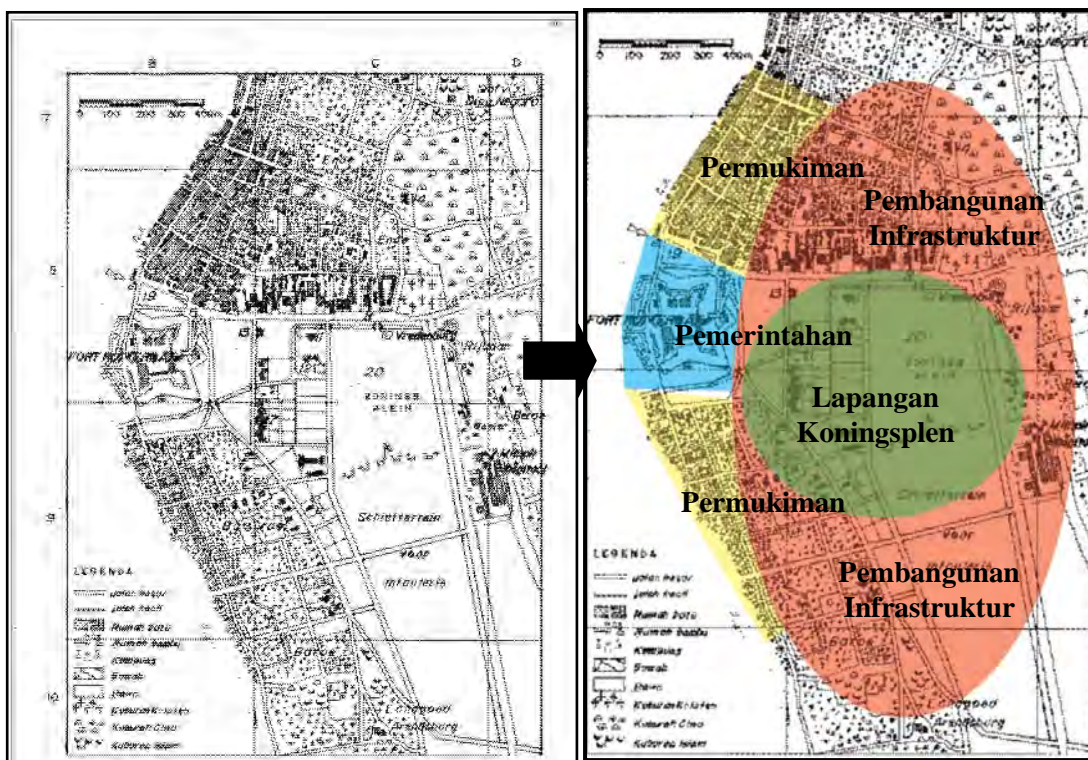
Pada tahun 1730 jumlah penduduk Makassar tercatat sebanyak 4.985 orang, 2915 diantaranya terdiri dari budak, 271 pegawai VOC, 351 “*burgers*” (*Kristen non-kompeni atau bagian dari orang-orang yang nenek moyangnya Eropa dan campuran*) , 364 Bugis-Makassar, 310 Cina, 10 “*Moor*” dan *Kodjas* (India), 137 orang Buton, 68 orang Ambon dan Banda dan kelompok orang Melayu sekitar 577 orang (*Sutherland, 2004; 28*). Hal ini menunjukkan bahwa sejak dulu Makassar merupakan kota yang majemuk. Sekitar abad ke-17, di Kota Makassar telah terbentuk struktur fisik kota, dengan jalan-jalan lurus, sejajar dengan garis bibir pantai dan membujur arah utara-selatan. Empat jalan utama yang membujur, paling barat adalah *Cinastraat* (*Passerstraat*) dan sekarang menjadi Jalan Nusantara, *Templestraat* (sekarang Jalan Sulawesi), *Middlestraat* (sekarang Jalan Bonerate) dan *Burgherstraat* (sekarang Jalan Jampea)

Pengelompokan penduduk pada masa akhir abad ke-17 hingga awal abad ke-18 sangat jelas. Egosentris suku, bangsa atau kepentingan sosial ekonomi membentuk mosaik, kelompok-kelompok penduduk dan pola ruang Kota Makassar, kondisi ini dapat dilihat pada **Gambar 4.4** bahwa Permukiman *Vlaardingen* yang merupakan kawasan elit Belanda, Kampung Melayu yang terletak di bagian selatan permukiman *Vlaardigen* merupakan permukiman bagi saudagar Melayu, Bugis dan Makassar, dan perkembangan selanjutnya terjadi di sebelah selatan Benteng Rotterdam yang disebut dengan Kampung Baru karena bagian ini berkembang belakangan yang dihuni oleh orang-orang Asia yang bekerja sama dengan kompeni beragama Kristen, atau lebih dikenal dengan sebutan *Mardijkers* atau “*Maradekayya*”, sebutan masyarakat lokal.

Struktur kota dan bangunan-bangunan penting di Kota Makassar mulai terlihat sekitar awal abad ke- 19. Pemerintah Belanda telah membangun sarana berupa Lapangan *Koningsplein* yang sekarang bernama Lapangan Karebosi. Secara geografis *Koningsplein* terletak di tengah-tengah kota dan menjadi inti perkembangan infrastruktur kota Makassar.

Pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Belanda yaitu bagian selatan Lapangan *Koningsplein* digunakan untuk *Schietterrein Voor Infanterie* atau lapangan

tembak infantri dan sebelah timurnya digunakan sebagai lapangan tembak artileri, pada bagian utara *Koningsplein*, terdapat tiga bangunan yang dapat mengungkapkan ciri sistem pemerintahan Belanda yaitu unsur eksekutif dan yudikatif, yaitu gedung *Stadhuis* (Balai Kota), *Gevangnis* (penjara) dan *Gerechtsplaats* (pengadilan) (Anonim, 1992b; 26), dan pada bagian selatan sisi lain lapangan Koningsplein menunjukkan pula sebuah sekolah bernama *Schoolgebouw*, dan gedung pertemuan milik *Club Soranus*.

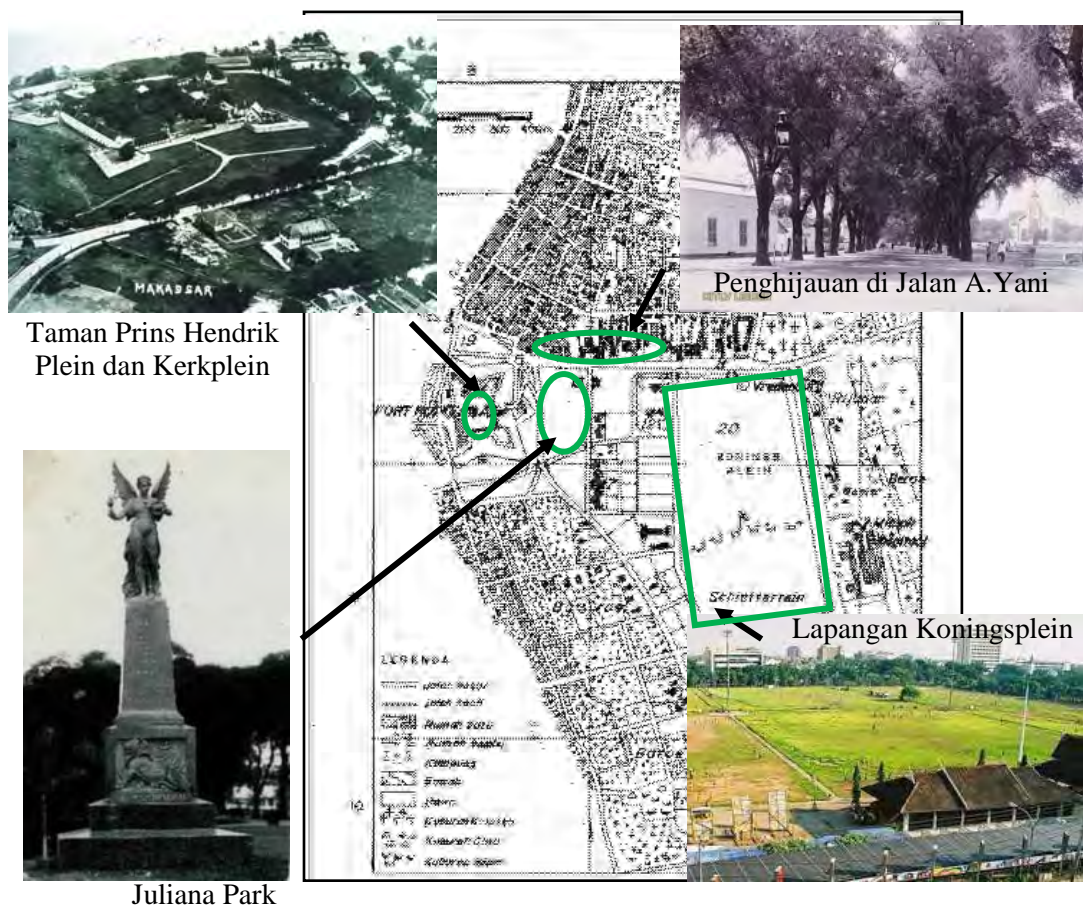


Gambar 4.5. Struktur Kota Makassar Pada Awal Abad 19  
(Hasil Olahan, 2014)

Hingga awal abad ke-19, struktur Kota Makassar tidak banyak berubah. Sekitar Benteng Rotterdam menjadi lingkungan Belanda yang eksklusif. *Vlaardingen* keadaannya semakin baik dengan bangunan yang sebagian besar dari batu. Sementara Kampung Baru, Kampong Melayu dan daerah pinggiran kota kebanyakan terdiri dari

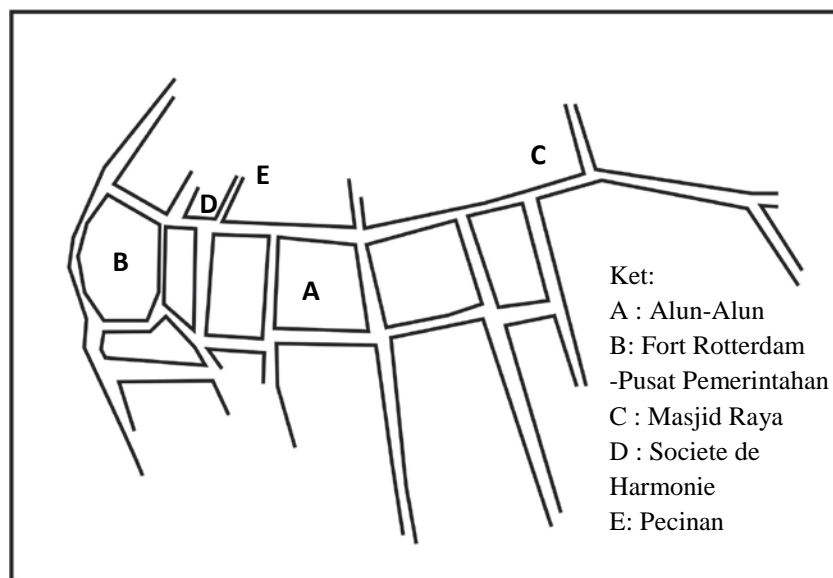
bangunan yang terbuat dari bambu sehingga menjadi lingkungan permukiman dengan keadaan yang kurang baik.

Pemerintah Belanda dalam membangun kota tidak hanya dari fisik saja namun juga memperhatikan penghijauan kota atau *Garden City*, maka dibuatlah taman agar warga kota khususnya bangsa Eropa merasa berada di negeri sendiri. Taman-taman yang didirikan pada masa ini diantaranya *Prins Hendrik Plein* di utara Benteng Rotterdam dan *Kerkplein* di timur Benteng Rotterdam. Di sisi timur *Prins Hendrik Plein* terdapat *Juliana Park* dilengkapi dengan *muziekkoppel* (gardu musik) dan sebuah tugu peringatan, lapangan *Koningsplein*, dan penghijauan berupa pepohonan di sepanjang jalan Ahmad Yani.



Gambar 4.6. Garden City Kota Makassar Pada Masa Kolonial Belanda  
(Hasil Olahan, 2014)

Sampai dengan tahun 1950an pada ruang kota Makassar tidak banyak mengalami perubahan. Struktur kota yang terbentuk masih sama dalam proses sosial, ekonomi, politik kolonial yang terdiri dari pusat kota yang dikelilingi oleh kampung Cina, kawasan perdagangan dan bagian pinggiran berupa kampung-kampung pribumi. Perbedaannya hanyalah para pegawai pemerintahan, perusahaan, pengusaha, militer Belanda atau Eropa yang sebelumnya menghuni kawasan eksklusif sudah tidak ada lagi.



Gambar 4.7. Struktur Kota Makassar Pada Awal Kemerdekaan  
(Handinoto, 1999: digambar ulang Penulis, 2014)

Struktur kota Makassar pada awal abad ke 19 sampai awal kemerdekaan tidak banyak berubah, namun dengan dibangunnya masjid yang jauh dari alun-alun / Lapangan Karebosi, memperlihatkan bahwa struktur kota Makassar sangat dipengaruhi perkembangan penduduk, ekonomi dan kehendak penguasa, sehingga keberadaan Masjid tidak berada pada pusat kota melainkan cukup jauh dari pusat kota.

#### 4.2.3 Sejarah Kawasan Pantai Losari

Sebelum dikenal sebagai Pantai Losari, warga Makassar menyebutnya sebagai Pasar Ikan. Dimasa itu banyak pedagang pribumi yang berjualan sepanjang pantai, pada pagi hari dimanfaatkan sebagai pasar ikan, sedangkan di sore hari dimanfaatkan pedagang lainnya untuk berjualan kacang, pisang epe dan makanan ringan jajanan khas Makassar lainnya.

Diawali tahun 1945, bangunan tambahan pantai yang pertama dibuat. Desain lantai dasar beton sepanjang 910 meter digagas oleh Pemerintah Wali Kota Makassar, DM van Switten (1945-1946). Dimasa pemerintahan NICA tersebut, pemasangan lantai ditujukan untuk melindungi beberapa spot dan sarana strategis warga di Jalan Penghibur dari derasnya ombak selat Makassar.

Tahun ke tahun Pantai Losari terus berubah, dari sebuah garis pantai yang tak ada apa-apanya menjadi sebuah pusat keramaian baru yang kemudian hadir banyak pedagang kaki lima di pantai losari untuk berjualan jajanan khas Makassar sehingga membuat Pantai Losari disebut sebagai meja terpanjang di dunia. Hal ini dikarenakan, terdapat ratusan pedagang makanan dan minuman yang berjejer di sepanjang pantai.



Gambar 4.8. Kondisi Pantai Losari Masa Lampau  
(Tropenmuseum Royal Tropical Institute/ Maysir  
Yulanwar diunduh dari [www.kabarkami.com](http://www.kabarkami.com))



Dalam kawasan Pantai Losari juga terdapat jalan Somba Opu yang sekarang menjadi pusat ole-ole khas Makassar, dulunya Jalan tersebut sebelum didiami warga Tionghoa, adalah kawasan tempat tinggal warga suku India dan Pakistan. Warga India dan Pakistan yang mayoritas bermukim di Jalan Somba Opu lebih banyak menggantungkan hidup berdagang kain dan sarung.

Pada masa penjajahan Belanda hingga tahun 1960, jalan Somba Opu menjadi pusat penjualan kain yang di huni oleh suku India dan Pakistan yang saat itu mereka berjualan rata-rata beraneka ragam jenis jualan seperti pakaian oleh raga, kain, tembakau, batu permata, perabot rumah tangga yang terbuat dari tanah liat, sapu dan lainnya, dan suku Tionghoa yang minoritas menjalankan usaha kelontongan seperti menjual kebutuhan sehari-hari, beras, kopi, teh, gula, minyak tanah, minyak goreng, tali dan lain sebagainya.

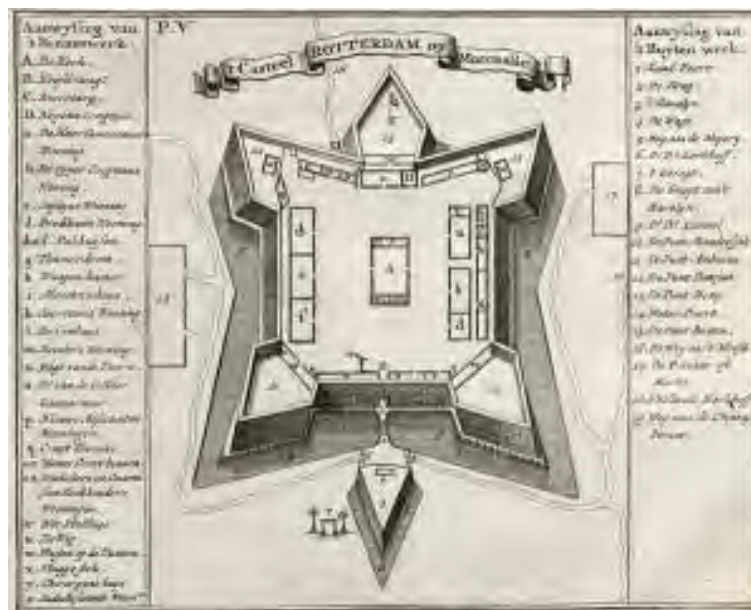
Pada tahun 1980, Jalan Somba Opu telah dipenuhi dengan masyarakat Tionghoa dan tahap demi tahap mulai berdagang jual beli emas hingga berhasil. Usaha yang digeluti warga Tionghoa membuat suku India dan Pakistan mulai tersingkir.



Gambar 4.9. Kondisi Jalan Somba Opu Pada Masa Kemerdekaan (diunduh dari <http://media-kitlv.nl/>)

Di bagian utara Pantai Losari terdapat Benteng Fort Rotterdam yang berbatasan langsung dengan pesisir pantai losari, Benteng yang dibangun pertama

kali oleh Raja Gowa X Imarigau Daeng Bonto Karaeng Lakiung Tunipallangga Ulaweng pada tahun 1545 yang kemudian dianeksasi oleh Belanda yang menjadikannya sebagai pusat pemerintahan, militer dan administrasi Belanda di bawah Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Cornelis Janszoon Speelman (1681-1684). Dari sinilah benteng Ujung Pandang berubah nama menjadi Benteng Rotterdam, sesuai dengan kota kelahiran speelman, aktor genosida 40.000 warga Sulawesi Selatan.



Gambar 4.10. Kondisi Benteng Fort Rotterdam Pada Masa Penjajahan Belanda  
(diunduh dari <http://media-kitlv.nl/>)

Struktur bangunan Benteng Ujung Pandang ini awalnya terbuat dari tanah liat, yang kemudian atas inovasi Sultan Alauddin, Raja Gowa XIV, bahan tersebut digantikan oleh batu padas yang bersumber dari pegunungan karst yang ada di Kabupaten Maros.

Beberapa orang menyebut benteng ini sebagai benteng Pannyua, karena bangunan benteng yang berbentuk seekor penyu. Bentuk ini memiliki nilai filosofis tersendiri bagi laskar kerajaan Gowa yang memiliki semangat tempur seperti penyu, yang bisa Berjaya di darat maupun di laut (air). Layaknya Seperti hewan penyu yang hidup di laut dan berkembang biak di daratan.



Gambar 4.11. Kawasan Benteng Fort Rotterdam Pada Masa Penjajahan Belanda (diunduh dari <http://media-kitlv.nl/>)

Benteng kemudian direbut oleh pihak Belanda dan dijadikan pusat pemerintahan Gubernur Hindia Belanda di kawasan Sulawesi. Hal itu ditandai dengan perjanjian Bongaya (18 November 1667), yang ditandatangani oleh Pihak Belanda (VOC), Kerajaan Bone dan Kerajaan Gowa yang menjadi pihak kalah pada perebutan wilayah dan perdagangan di kawasan Makassar. Sejak saat itu pula



bangunan dalam benteng dihancurkan oleh Speelman digantikan menjadi bangunan baru dengan arsitektur kental Belanda.

Di Benteng ini pula, tokoh revolusioner dan pahlawan nasional Indonesia, Pangeran Diponegoro ditahan oleh Belanda. Ruang tersebut berukuran sedang dengan dinding yang kokok dan memiliki pinty yang melengkung rendah. Sehingga jika memasuki ruang tahanan itu, pengunjung harus tunduk untuk memasukinya. Setelah penahanannya, Pangeran Diponegoro wafat di tempat itu dan dimakamkan di kawasan sebelah utara Benteng yang sekarang merupakan Jalan Sultan Diponegoro.

### **4.3 Kondisi Fisik dan Lingkungan Kawasan Pantai Losari**

#### **4.3.1 Gambaran Umum Kawasan Pantai Losari**

Kawasan Pantai Losari merupakan kawasan tepi pantai yang terletak di sebelah barat Kota Makassar dimana secara administrasi kawasan ini berada di Kecamatan Ujung Pandang, Kelurahan Losari. Kecamatan Ujung Pandang merupakan salah satu dari 14 Kecamatan di Kota Makassar. Kecamatan Ujung Pandang berada di pesisir bagian barat Kota Makassar yang memiliki potensi, yaitu di perdagangan dan jasa maupun di bidang pariwisata.

Kecamatan Ujung Pandang memiliki 10 Kelurahan yaitu Kelurahan Lae-Lae, Kelurahan Losari, Kelurahan Mangkura, Kelurahan Pisang Selatan, Kelurahan Lajangiru, Kelurahan Sawerigading, Kelurahan Maluku, Kelurahan Bulogading, Kelurahan Baru, dan Kelurahan Pisang Utara. Kecamatan Unjung Pandang memiliki batas - batas wilayah Administrasi sebagai berikut dan dapat dilihat pada **Gambar 4.12.**



(c) Kawasan Pantai Losari

**Batas Kawasan Pantai Losari:**

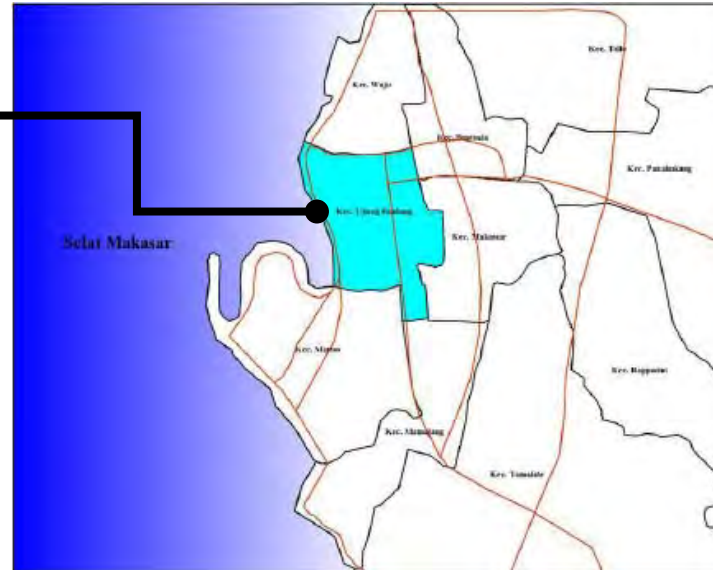
Sebelah Utara : berbatasan dengan Jalan Haji Bau

Sebelah Selatan: berbatasan dengan Jalan Riburane

Sebelah Barat : berbatasan dengan Selat Makassar

Sebelah Timur : berbatasan dengan Jalan Bontolempangan

Gambar 4.12. Peta Kawasan Pantai Losari (Hasil Olahan, 2015)



(b) Letak Kecamatan Ujung Pandang Dalam Kota Makassar



(a) Letak Kota Makassar Dalam Peta Negara Indonesia

#### 4.3.2 Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari

Kawasan Pantai Losari memiliki beberapa spot wisata yang mendukung sebagai kawasan pariwisata yaitu Ruang Terbuka Publik berupa Reklamasi Anjungan Pantai Losari yang terdiri dari tiga Anjungan yaitu Anjungan Pantai Losari, Anjungan Bugis-Makassar, dan Anjungan Toraja Mandar yang memperkenalkan kebudayaan kota Makassar, Kawasan Kuliner Makassar, Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Kota Makassar dan Benteng Fort Rotterdam.

Pada spot wisata yang terdapat pada kawasan Pantai Losari tersebut, terdapat beberapa jenis atraksi wisata yang ditawarkan agar wisatawan ingin berkunjung atau yang menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan yaitu:

1. Atraksi wisata alam yang menyuguhkan keindahan alam Pantai Losari dan pemandangan sunset dan sunrise yang indah.
2. Atraksi wisata sosial budaya yang memberikan edukasi kebudayaan terhadap 4 Suku yang mendominasi di Kota Makassar yaitu Suku Bugis, Suku Makassar, Suku Toraja, dan Suku Mandar melalui patung-patung yang terdapat pada tiga Anjungan Reklamasi Pantai Losari, terdapat pula seni lukis, kuliner, bangunan peninggalan sejarah dan museum,
3. Atraksi wisata khusus yang memberikan atraksi wisata religi masjid terapung di anjungan Pantai Losari dengan arsitektur bangunan masjid yang megah dan keindahan pantai, rekreasi keluarga Car Free Day pada hari minggu berupa jajanan, pasar pagi dan atraksi hiburan dari beberapa komunitas di Kota Makassar, dan keindahan arsitektural bangunan dan bangunan peninggalan sejarah.

Adapun spot wisata dan atraksi wisata yang ditawarkan untuk wisatawan pada Kawasan Pantai Losari dapat dilihat pada **Gambar 4.13**.



Gambar 4.13. Spot Wisata dan Jenis Atraksi Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari (Hasil Survey, 2015)



### 4.3.3 Kondisi Eksisting Fasilitas Wisata

#### 1. Kondisi Eksisting Akomodasi

Pada kawasan Pantai Losari terdapat beberapa tempat peristirahatan untuk memberikan fasilitas bagi wisatawan yang ingin menginap, di kawasan ini terdapat 11 hotel dan 1 home stay yang terdiri dari bintang 4 sampai bintang 2 yang memenuhi kebutuhan berbagai wisatawan yang tersebar di beberapa titik lokasi pada gambar 4.14.



Gambar. 4.14. Letak Lokasi Hotel yang terdapat di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

## 2. Kondisi Eksisting Tempat Makan dan Minum

Pada kawasan Pantai Losari terdapat berbagai tempat makan dan minum baik berupa Pedagang Kaki Lima yang menjual jajanan dan makanan khas Makassar, warung makan, café dan restaurant yang tersebar di beberapa titik lokasi di kawasan ini. Berikut beberapa tempat makan dan minum yang terdapat di kawasan Pantai Losari selain yang terdapat pada kawasan kuliner Kota Makassar:



Gambar. 4.15. Letak Lokasi Tempat Makan dan Minum di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)



Tempat makan dan minum pada kawasan Pantai Losari tidak hanya berupa rumah makan dan restaurant saja, namun terdapat pula beberapa sentra PKL yang tersebar di sepanjang Jalan Penghibur yang menjual jajanan khas Makassar yaitu Pisang Epe, pisang ijo, es teler, bubur kacang ijo dan lainnya. Dulunya Pantai Losari terkenal dengan meja terpanjang karena keberadaan PKL yang menjual sepanjang Jalan Penghibur, sehingga keberadaan PKL di pantai losari sangat berperan meembentuk citra pantai losari. Berikut beberapa sentra PKL yang tersebar di kawasan Pantai losari.



Gambar. 4.16. Letak Sentra PKL di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

Kondisi eksisting Pedagang Kaki Lima di Kawasan Pantai Losari cukup semrawut, hal ini dikarenakan pedagang menggunakan jalur pedestrian untuk berjualan di sepanjang Jalan Penghibur, sehingga menyebabkan pejalan kaki memilih berjalan di jalan raya dan membahayakan pengunjung, tempat khusus yang disediakan oleh Pemerintah untuk PKL berjualan di tinggalkan oleh pedagang, hal ini dikarenakan letak lokasi yang jauh dari pengunjung dan rawan kriminalitas menyebabkan pedagang memilih berjualan di jalur pedestrian, sehingga perlu penempatan ruang khusus bagi pedagang kaki lima untuk berjualan namun tidak mengganggu kenyamanan wisatawan.



### 3. Kondisi Eksisting Fasilitas Umum

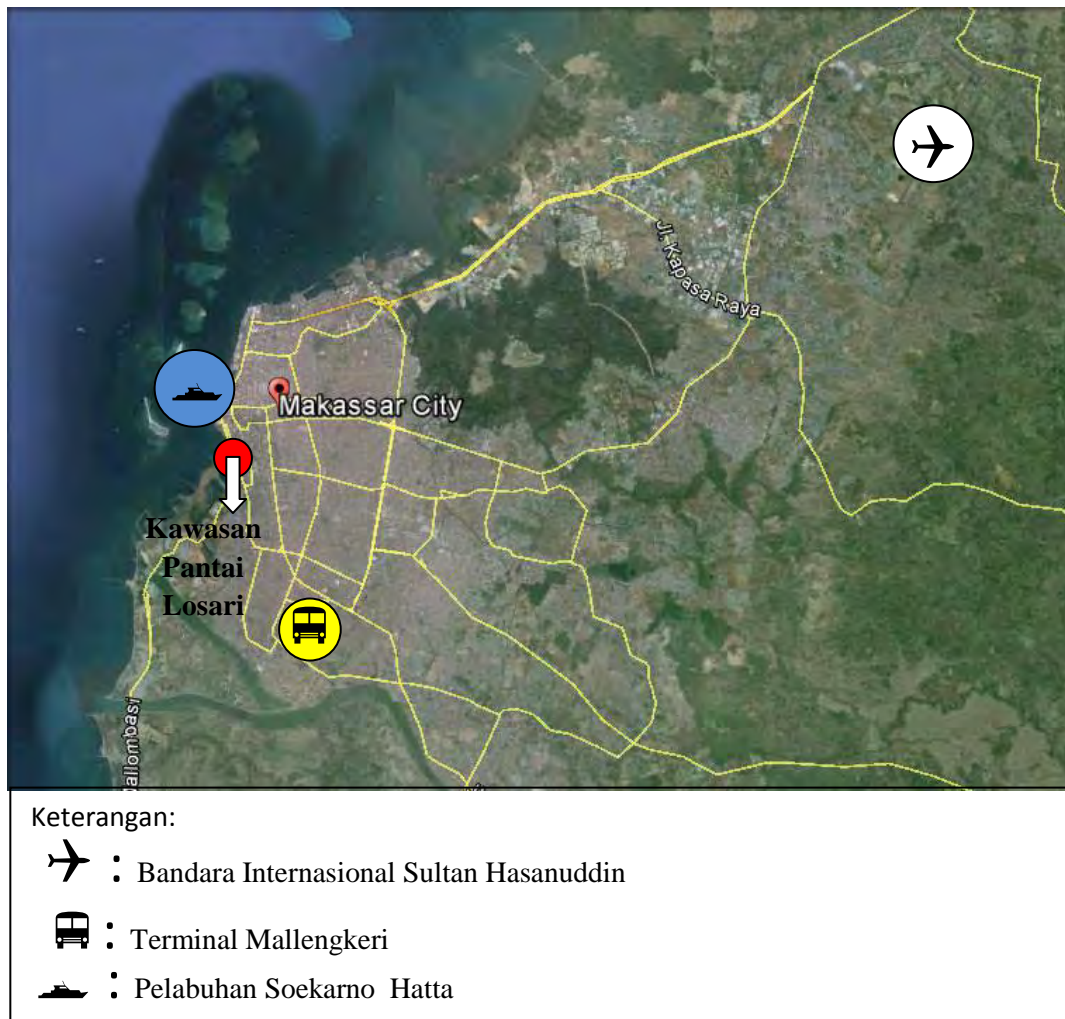
Fasilitas umum adalah fasilitas yang menunjang fungsi Kawasan Pantai Losari sebagai kawasan pariwisata, fasilitas ini memberikan kemudahan bagi wisatawan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Fasilitas umum yang terdapat di kawasan Pantai Losari berupa rumah sakit, bank, kantor Polisi, Mini Market, Salon dan sarana jasa yang menunjang kegiatan wisata.



Gambar. 4.17. Letak Fasilitas Umum di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

#### 4.3.4 Kondisi Eksisting Aksesibilitas

Kawasan Pantai Losari yang terletak di bagian barat Kota Makassar memiliki beberapa alternatif untuk menjangkau kawasan ini, berikut letak infrastruktur transportasi yang dapat digunakan untuk menjangkau kawasan Pantai Losari.



Gambar. 4.18. Aksesibilitas ke Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Olahan, 2015)

Dari bandara internasional Sultan Hasanuddin ke kawasan Pantai Losari memerlukan waktu 45 menit melalui jalan tol, dari pelabuhan Soekarno Hatta memerlukan waktu 15 menit ke kawasan Pantai Losari baik menggunakan kendaraan

umum maupun kendaraan pribadi, dan dari terminal Mallengkeri memerlukan waktu 20 menit ke kawasan Pantai Losari menggunakan angkutan umum.

Untuk sarana transportasi umum yang berada di kawasan Pantai Losari, berdasarkan hasil survey lapangan terdapat beberapa jenis moda transportasi angkutan umum yang digunakan untuk memfasilitasi masyarakat atau wisatawan untuk berwisata di kawasan ini. Alasan yang mendasari pentingnya sarana transportasi adalah karena fungsi kawasan Pantai Losari sebagai tempat wisata sehingga perlunya sarana transportasi untuk memberikan kemudahan bagi wisatawan menjangkau kawasan ini. Untuk itu keberadaan sarana transportasi memegang peranan yang cukup penting untuk memajukan pariwisata kota Makassar dan menambah pendapatan daerah.

Sarana transportasi umum yang terdapat pada kawasan pantai losari hanya dilalui satu angkutan umum kota Kode B dengan Rute Berangkat : Terminal Tamalate – Malengkeri – Daeng Tata – Abdul Kadir – Dangko – Cendrawasih – Arief Rate – Sultan Hasanuddin – Patimura – Ujungpandang – Riburane – Jendral Achmad Yani (Balaikota) – Pasar Butung.

Sarana transportasi umum lainnya yang dapat digunakan pengunjung untuk melakukan perjalanan wisata di sekitar kawasan ini adalah Becak dan Taksi yang dapat dijumpai di beberapa ruas jalan di kawasan ini.



Gambar. 4.19.Sarana Transportasi Umum di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

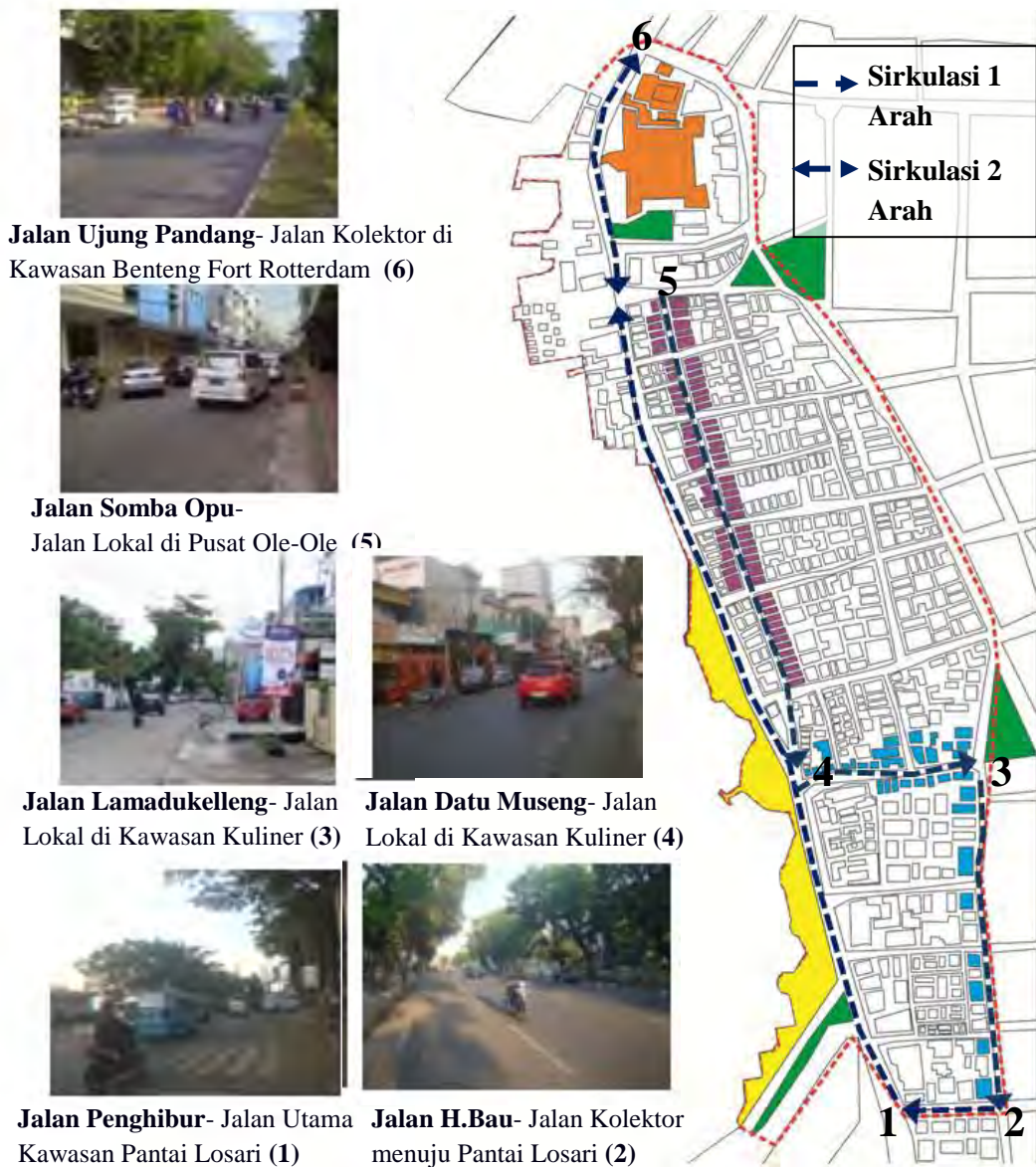


#### 4.3.5 Kondisi Eksisting Ruang Luar Kawasan Pantai Losari

##### 1. Kondisi Eksisting Sirkulasi

Sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktivitas dan pola penggunaan tanah sehingga merupakan pergerakan dari spot wisata yang satu ke spot wisata lainnya, sirkulasi yang terdapat pada kawasan Pantai Losari terdiri dari sirkulasi kendaraan dan sirkulasi manusia.

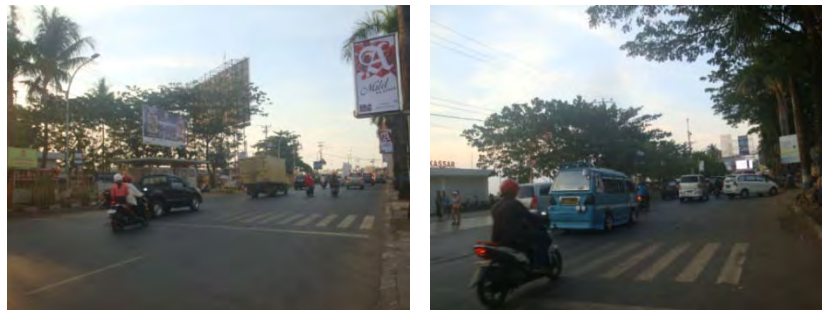
##### 1. Sirkulasi Kendaraan



Gambar. 4.20.Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Pantai Losari (Hasil Survey, 2015)

Sirkulasi kendaraan pada Kawasan Pantai Losari terdiri dari 6 ruas jalan dimana Jalan Penghibur, Jalan H. Bau, dan Jalan Ujung Pandang merupakan Jalan Utama atau kolektor primer dan Jalan Somba Opu, Jalan Datu Museng, dan Jalan Lamadukelleng merupakan Jalan Kolektor Sekunder. Berikut ruas jalan yang terdapat di Kawasan Pantai Losari:

Kondisi Jalan Penghibur yang merupakan jalan kolektor primer dengan lebar 8 meter dan merupakan jalan satu arah yang memiliki kondisi jalan cukup baik, dan pada bahu jalan Penghibur juga menyediakan parkir *on street*. Jalan ini juga mengalami penyempitan sehingga pada jalan tersebut kadang mengalami kemacetan.



Gambar. 4.21. Kondisi Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi Jalan Somba Opu yang berada di kawasan pusat ole-ole yang memiliki lebar 5 meter sering mengalami kemacetan, kurangnya lahan parkir yang disediakan menyebabkan parkir *on street* terlihat di sepanjang jalan ini.



Gambar. 4.22. Kondisi Sirkulasi Kendaraan  
Jalan Somba Opu (Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi Jalan Datu Museng dan Jalan Lamadukelleng yang berada di kawasan kuliner kota Makassar dengan lebar jalan 6 meter dan material aspal memiliki sirkulasi cukup baik, kemacetan kadang terjadi hanya pada beberapa rumah makan yang ramai dikunjungi pengunjung.



Gambar. 4.23. Kondisi Sirkulasi Kendaraan di Jalan Lamadukelleng dan Jalan Datu Museng (Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi Jalan Ujung Pandang yang berada di kawasan kuliner Benteng Fort Rotterdam dengan lebar jalan 5 meter, material aspal dan dua arah, memiliki sirkulasi yang cukup baik dan kemacetan jarang terjadi pada ruas jalan ini.



Gambar. 4.24. Sirkulasi Kendaraan di Jalan Ujung Pandang (Hasil Survey, 2015)

## 2. Kondisi Eksisting Sirkulasi Manusia

Sirkulasi manusia dapat membentuk pertalian yang penting hubungannya dengan aktivitas dalam *site*, Sirkulasi manusia yang terdapat pada Kawasan Pantai Losari terdiri dari jalur pedestrian dan ruang terbuka publik yang terdapat pada



beberapa ruas jalan. Berikut sirkulasi manusia yang terdapat pada kawasan Pantai Losari:



Gambar. 4.25.Sirkulasi Manusia di Kawasan Pantai Losari (Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi pedestrian di Jalan Penghibur memiliki lebar 4 meter dengan material paving, terdapat pula fasilitas penerangan dan tata hijau sepanjang sirkulasi pedestrian. Pada sirkulasi pedestrian di jalan ini kurang lancar diakibatkan oleh pedagang kaki lima yang mengalihfungsikan jalur pedestrian ini untuk berdagang, hal ini sangat mengganggu pedestrian dan dapat membahayakan pedestrian karena akan memilih berjalan di jalan raya.



Gambar. 4.26. Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Penghibur  
(Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi pedestrian di Jalan Datu Museng dan Jalan Lamadukelleng yang merupakan kawasan kuliner memiliki lebar 3 meter dengan material paving kurang baik, hal ini dikarenakan beberapa kios memgalihfungsikan jalur pedestrian untuk berdagang sehingga mengganggu sirkulasi manusia. Pada jalan Lamadukelleng juga tidak terlihat jalur pedestrian yang memberikan fasilitas bagi pedestrian.



Gambar. 4.27. Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Datu Museng dan Jalan  
Lamadukelleng (Hasil Survey, 2015)



Kondisi sirkulasi pedestrian di Jalan Ujung Pandang dalam kawasan Benteng Fort Rotterdam dengan lebar 3 meter dengan material paving kurang baik, hal ini dikarenakan pedagang kaki lima yang mengalihfungsikan jalur pedestrian untuk berdagang sehingga mengurangi kenyamanan dan keamanan pedestrian.



Gambar. 4.28. Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Ujung Pandang (Hasil Survey, 2015)

Kondisi sirkulasi Jalan Somba Opu yang merupakan kawasan pusat ole-ole memiliki lebar 3 meter dengan material paving cukup baik, hal ini dikarenakan sirkulasi manusia tidak dialihfungsikan pedagang sehingga sirkulasi lancar dan tidak ada hambatan.



Gambar. 4.29. Kondisi Sirkulasi Manusia di Jalan Ujung Pandang (Hasil Survey, 2015)

### 3. Kondisi Eksisting Parkir

Lokasi parkir merupakan salah satu fasilitas penting untuk menunjang suatu daya tarik lokasi tertentu apalagi fungsi kawasan sebagai pariwisata. Berdasarkan hasil survey kondisi eksisting infrastruktur prasarana lokasi parkir pada kawasan Pantai

Losari ditemukan fakta lapangan hampir seluruh ruas jalan di beberapa ruas jalan di kawasan ini tidak memiliki tempat parkir yang mampu untuk menampung jumlah kendaraan pengunjung sehingga parkir kendaraan juga memanfaatkan bahu jalan yang akan mengakibatkan kemacetan.



**Jalan Ujung Pandang- Parkir On Street** di Kawasan Benteng Fort Rotterdam (6)



**Jalan Datu Museng- Parkir On Street** di Kawasan Kuliner (4)



**Jalan Lamadukelleng- Parkir Off Street** di Kawasan Kuliner (3)



**Jalan Somba Opu- Parkir On Street** di Pusat Ole-Ole (5)



**Jalan Penghibur- Parkir On Street** Kawasan Pantai Losari (1)



**Jalan H. Bau- Parkir On Street** (2)



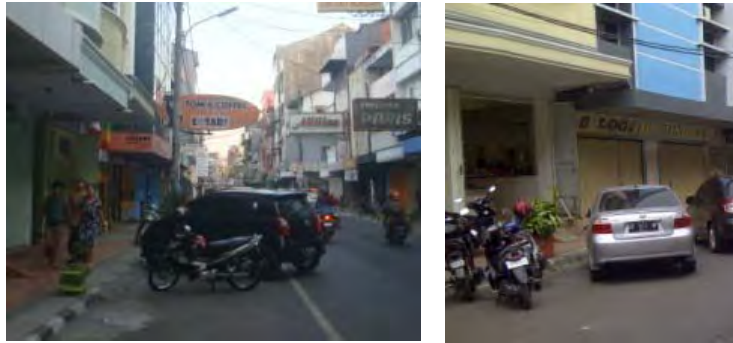
Gambar. 4.30. Lokasi Parkir Pada Kawasan Pantai Losar (Hasil Survey, 2015)

Untuk permasalahan prasarana lokasi parkir, pada kawasan Pantai Losari yang didominasi sarana perdagangan, jasa dan wisata merupakan kawasan yang dipadati oleh pengunjung baik hari kerja apalagi weekend dan hari libur. Hal ini menyebabkan kawasan ini dipadati kendaraan dan tidak terdapatnya lokasi parkir yang memadai menyebabkan beberapa di ruas jalan mengalami kemacetan akibat parkir di bahu jalan. Berikut beberapa ruas jalan yang belum memiliki lokasi parkir yang mampu untuk menampung jumlah kendaraan masyarakat yang berkunjung menuju lokasi tersebut, dapat dilihat pada **Gambar 4.31** dimana pada jalan Penghibur dipadati sarana perdagangan dan jasa namun tidak terdapat lokasi yang mampu untuk menampung jumlah kendaraan pengunjung, untuk lokasi parkir pada Jalan Datu Museng yang merupakan kawasan kuliner kota Makassar juga belum memiliki lahan parkir yang memadai sehingga beberapa kendaraan harus mengambil badan jalan untuk parkir.



Gambar. 4.31. Parkir On Street Pada Jalan Penghibur  
(Hasil Survey, 2015)

Masalah tentang infrastruktur parkir juga dialami sepanjang Jalan Somba Opu yang merupakan kawasan pusat ole-ole Makassar, hampir sepanjang hari pada kawasan ini memiliki kemacetan, hal ini disebabkan lahan parkir on street pada bahu jalan belum dapat memfasilitasi lokasi parkir pengunjung sehingga pada ruas jalan ini sering mengalami kemacetan.



Gambar. 4.32. Parkir On Street Pada Jalan Somba Opu  
(Hasil Survey, 2015)

#### 4. Kondisi Eksisting Tata Hijau

Elemen lingkungan pada kawasan Pantai Losari terdiri dari *Hard material*/elemen keras, seperti perkerasan/jalur sirkulasi, bangunan dan *Soft Material*/elemen lembut seperti tanaman dan air. Berikut tata hijau yang terdapat pada kawasan Pantai Losari:

##### a. Kondisi Eksisting *Hardscape*

Pada kawasan Pantai Losari terdapat elemen *hardscape* berupa perkerasan seperti ruang terbuka publik berupa anjungan, jalur pedestrian yang berada di beberapa ruas jalan, bangunan, bangku, dan lampu jalan yang mewadahi manusia dalam melakukan aktivitas dan melakukan pergerakan.

Dari kondisi eksisting elemen *hardscape* berupa street furniture pada kawasan Pantai Losari masih kurang, jalur pedestrian yang tidak berlanjut atau terputus-putus sehingga tidak memberikan fasilitas bagi wisatawan yang berjalan kaki serta jalur sirkulasi kendaraan yang terdapat pada kawasan Pantai Losari juga seringkali mengalami kemacetan yang memberikan hambatan bagi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata. Adapun elemen *hard scape* yang berada di kawasan Pantai Losari sebagai berikut:





**Jalan Ujung Pandang-** *Hardscape* berupa jalur pedestrian dan jalur sirkulasi (6)



**Jalan Datu Museng-** *hardscape* berupa jalur pedestrian dan jalur sirkulasi(4)



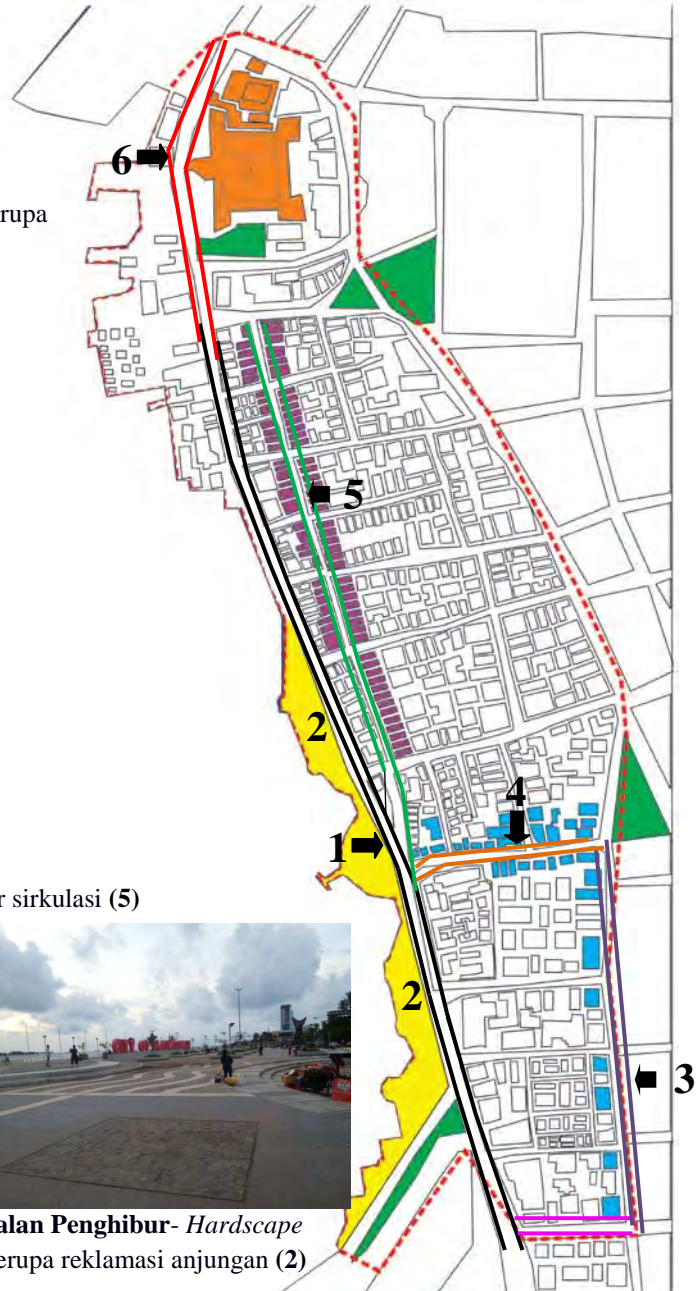
**Jalan Somba Opu-**  
*Hardscape* berupa bangunan dan jalur sirkulasi (5)



**Jalan Penghibur-** *Hardscape* berupa Jalur pedetstrian (1)



**Jalan Penghibur-** *Hardscape* berupa reklamasi anjungan (2)



Gambar. 4.33.Elemen *Hardscape* Pada Kawasan Pantai Losari  
( Hasil Survey, 2015)

### b. Kondisi Eksisting *Softscape*

Pada kawasan Pantai Losari terdapat beberapa elemen *softscape* yang berpengaruh terhadap pembentukan ruang luar. Adapun elemen *softscape* yang terdapat pada kawasan Pantai Losari sebagai berikut:



**Jalan Ujung Pandang-** *Softscape* berupa vegetasi dan pepohonan (6)



**Jalan Datu Museng-** *Softscape* berupa pepohonan (4)



**Jalan Lamadukelleng-** *Softscape* berupa pepohonan (3)



**Jalan Penghibur-** *Softscape* berupa pohon peneduh (1)



**Jalan Somba Opu-** *Softscape* berupa tanaman (5)



**Jalan H.Bau-** *Softscape* berupa pohon peneduh dan tanaman (2)



Gambar. 4.34. Elemen *Softscape* Pada Kawasan Pantai Losari (Hasil Survey, 2015)

Elemen *softscape* pada kawasan Pantai Losari berupa vegetasi dan air pantai. Vegetasi yang terdapat pada kawasan Pantai Losari didominasi pohon kelapa yang terdapat di sepanjang Jalan Penghibur yang berfungsi sebagai kontrol pandangan dan pengendali iklim laut yang memiliki angin kencang dan terik matahari. Terdapat pula vegetasi berupa perdu yang digunakan sebagai kontrol pandangan yang terletak di median jalan, dan berfungsi sebagai estetika.

Kondisi elemen *softscape* yang terdapat pada kawasan Pantai Losari secara umum belum ditata dengan baik, masih terdapat beberapa vegetasi yang tidak dirawat dengan baik, kurangnya pohon peneduh pada jalur pedestrian, dan kondisi air pantai yang digenangi sampah menurunkan nilai estetika kawasan dan menimbulkan bau yang tak sedap.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*



## **BAB 5**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil pengamatan kondisi eksisting pada wilayah studi yang menghasilkan potensi dan permasalahan, selanjutnya akan dilakukan analisis menggunakan teknik-teknik yang berkaitan dengan sasaran penelitian yang nantinya akan menghasilkan kriteria khusus yang diarahkan ke rancangan penataan kawasan Pantai Losari dengan konsep *Urban Tourism*.

#### **5.1 Karakteristik Atraksi Wisata Pada Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari**

Untuk menjawab sasaran pertama penelitian untuk mengetahui karakteristik fisik dan potensi tiap atraksi wisata yang terdapat pada kawasan Pantai Losari maka metode yang dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan teknik analisis evaluatif berdasarkan pemahaman mengenai pengembangan daerah tujuan wisata.

##### **5.1.1 Deskripsi Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari**

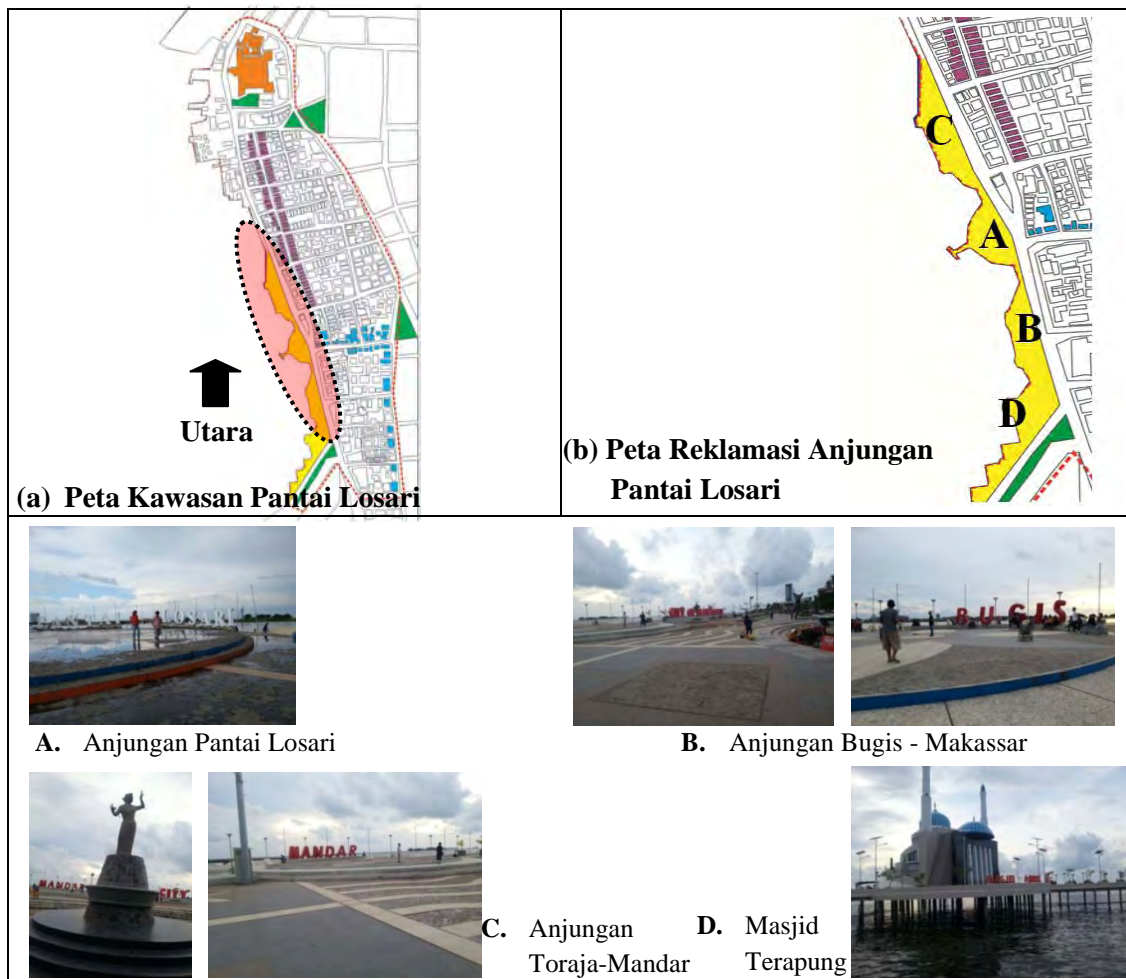
Pembahasan sasaran pertama yang berkaitan dengan karakteristik atraksi wisata pada tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari dengan menggunakan deskriptif kualitatif dan teknik evaluatif dimana merupakan salah satu analisa yang akan banyak memperhatikan mengenai potensi suatu spot observasi di perkotaan. Tahapan-tahapan teknik analisis deskriptif kualitatif disini meliputi :

- Tahapan penjabaran jenis atraksi wisata pada spot wisata dalam kawasan Pantai Losari,
- Analisis fakta lapangan (eksisting) pada jenis atraksi wisata pada tiap spot wisata terhadap *something to see, something to buy dan something to do*, fasilitas wisatadan aksesibilitas.

- Melakukan penilaian potensi pengembangan daerah tujuan wisata terhadap spot wisata di Kawasan Pantai Losari yang dapat dikembangkan.

## 1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari

Reklamasi Anjungan Pantai Losari merupakan ruang terbuka publik yang menyajikan atraksi keindahan pantai sebagai daya tarik utama dan pemandangan sunset dan sunrise yang dapat dilihat sekaligus di Pantai Losari. Reklamasi anjungan pantai losari terdiri dari tiga anjungan yang mewakili suku besar di Makassar, yaitu anjungan Pantai Losari, Anjungan Bugis-Makassar, dan Anjungan Toraja-Mandar dan terdapat pula Masjid Terapung Amirul Mukminin.

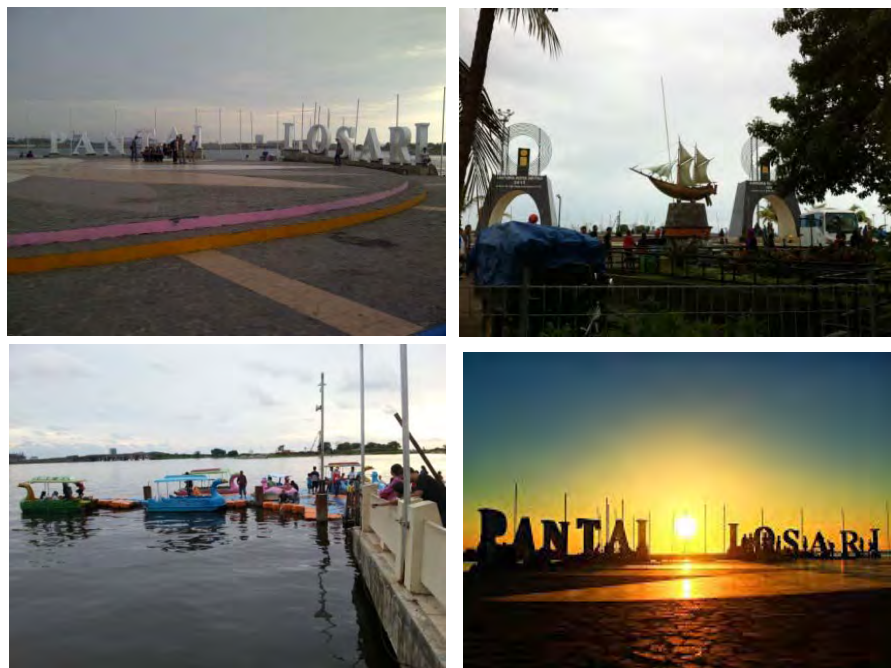


Gambar 5.1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari (Hasil Survey, 2015)

#### **a. Anjungan Pantai Losari**

Anjungan Pantai Losari atau Anjungan Metro Makassar adalah anjungan yang pertama kali dibuat di Pantai Losari dibandingkan dua anjungan lainnya yang dibangun pada tahun 2006, dan luas anjungan ini juga lebih kecil dibandingkan 2 anjungan lainnya. Pada anjungan Pantai Losari terdapat dua tugu penghargaan Adipura yang pernah diraih Kota Makassar dan diantaranya terdapat patung perahu phinisi, alasan Pemerintah Kota Makassar membangun dua tugu kembar Adipura sebagai cambuk untuk tetap mempertahankan penghargaan Adipura dan memberikan makna gerbang kota dunia dengan wujud kota bersih dan mencintai kebersihan.

Atraksi wisata yang ditawarkan pada anjungan ini adalah wisata rekreasi yaitu wahana perahu bebek dimana wisatawan dapat mengelilingi pantai losari menggunakan perahu bebek, dan atraksi keindahan alam dimana view terbaik atraksi keindahan sunset dapat dinikmati pada anjungan ini, serta beberapa miniatur dan tulisan “PANTAI LOSARI” memberikan daya tarik tersendiri bagi wisatawan untuk berfoto dan mengunjungi anjungan ini.



Gambar. 5.2 Atraksi Wisata Pada Anjungan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

Dari kondisi eksisting anjungan Pantai Losari, anjungan ini ramai dikunjungi oleh wisatawan dari sore sampai malam hari yang ingin berekreasi bersama keluarga, hal ini dikarenakan anjungan ini ramai pedagang yang berjualan dan menyewakan mainan anak-anak, serta terdapat pula wahana perahu bebek yang merupakan salah satu atraksi kesukaan wisatawan untuk mengelilingi Pantai Losari, dan view terbaik atraksi keindahan sunset dapat dinikmati pada anjungan ini.



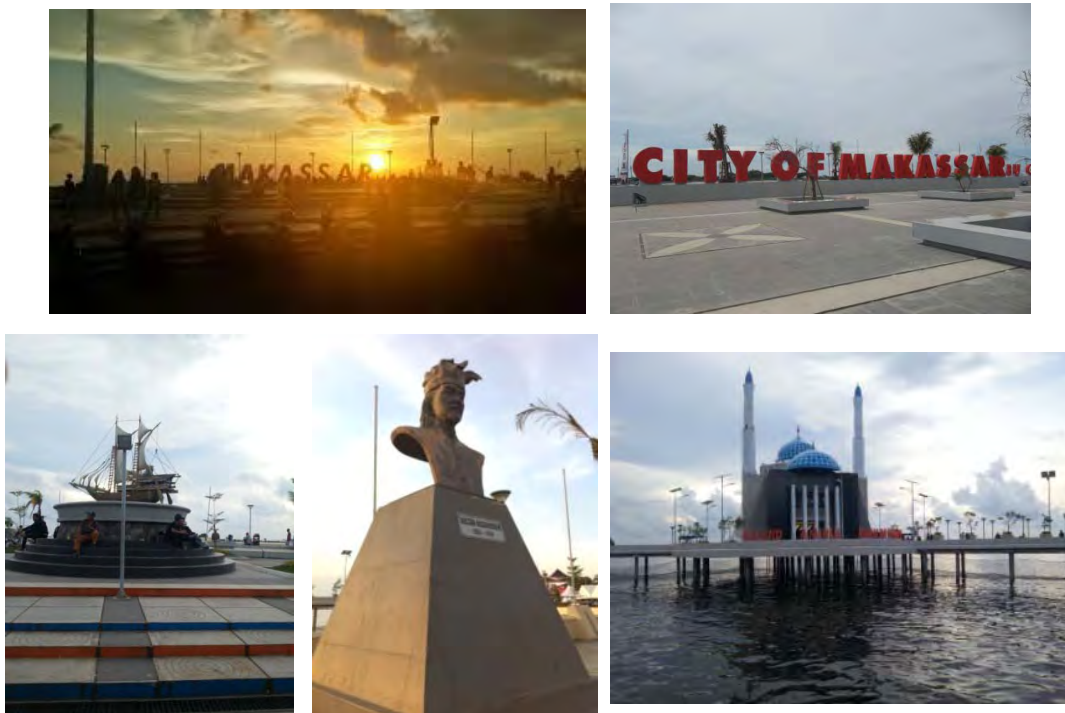
Gambar. 5.3 Kondisi Eksisting Anjungan Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

#### **b. Anjungan Bugis-Makassar**

Anjungan Bugis-Makassar merupakan anjungan kedua yang dibangun oleh Pemerintah dan terletak di sebelah kiri Anjungan Pantai Losari. Pada Anjungan ini ingin mengenalkan budaya Bugis-Makassar melalui patung-patung yang berbentuk permainan khas Bugis-Makassar yaitu permainan Panaga, kapal Phinisi yang merupakan kapal tradisional Bugis-Makassar, becak dan tarian khas pepe-pepeka ri makka yang seluruhnya mencerminkan budaya Bugis-Makassar.

Pada sebelah kiri anjungan juga terdapat 20 miniatur patung pahlawan-pahlawan Sulawesi Selatan yang dilengkapi informasi mengenai tokoh tersebut, salah satunya miniatur Pahlawan Sultan Hasanuddin yang dijuluki Ayam Jantan Dari Timur, di sebelahnya terdapat patung Andi Abdullah Bau Massepe, seorang asisten residen yang menyerukan agar semua rakyat untuk bersatu mempertahankan kemerdekaan sampai tetes darah penghabisan dan terdapat juga sosok ulama besar penyebar Islam, yaitu Syekh Yusuf.

Atraksi wisata yang ditawarkan pada anjungan ini adalah miniatur kebudayaan dan patung pahlawan yang tersebar di anjungan ini yang memberikan edukasi kebudayaan dan historis bagi wisatawan, dan atraksi keindahan sunset/sunrise pada pantai losari juga dapat dinikmati pada anjungan ini, terdapat pula tulisan “BUGIS” “MAKASSAR” dan “CITY OF MAKASSAR” memberikan daya tarik tersendiri bagi wisatawan untuk berfoto dan mengunjungi anjungan ini, serta terdapat pula Masjid Terapung yaitu Masjid Amirul Mukminin yang terletak di sebelah kiri anjungan dan dibangun pada tahun 2012 yang menyuguhkan wisata religi bagi umat Islam yang ingin beribadah di masjid terapung sambil menikmati indahnya Pantai Losari



Gambar. 5.4 Atraksi Wisata di Anjungan Bugis Makassar  
(Hasil Survey, 2015)

Dari Kondisi Eksisting Anjungan Bugis Makassar ini terlihat cukup ramai pengunjung, terdapat beberapa sekumpulan pengunjung muda mudi yang duduk-duduk dan berfoto di anjungan ini sambil menikmati keindahan pantai dan menunggu



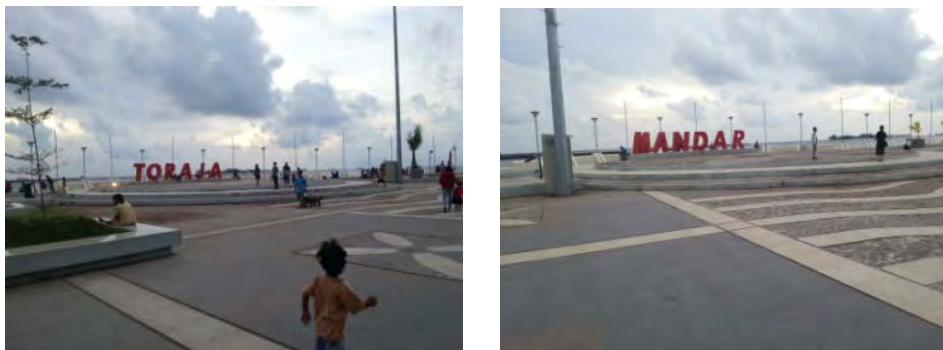
sunset, dan menjelang senja hari anjungan ini juga mulai dipadati pengunjung untuk melakukan ibadah shalat Maghrib di Masjid terapung yang berada dalam anjungan ini.



Gambar. 5.5 Kondisi Anjungan Bugis-Makassar  
(Hasil Survey, 2015)

### c. Anjungan Toraja-Mandar

Anjungan Toraja-Mandar adalah anjungan yang terakhir dibuat yaitu pada akhir tahun 2013, melalui anjungan ini Pemerintah Kota Makassar ingin mengenalkan kebudayaan Toraja-Mandar bagi wisatawan yang berkunjung ke anjungan ini.



Gambar. 5.6 Anjungan Toraja Mandar  
(Hasil Survey, 2015)

Atraksi yang ditampilkan pada anjungan ini juga berupa edukasi kebudayaan suku Toraja-Mandar melalui patung-patung yaitu patung penenun sutera yang

merupakan ikon di anjungan ini, terdapat pula patung tedong bunga yaitu kerbau khas Toraja yang memiliki belang putih, tugu kembar adipura, patung penari mandar, dan rumah adat toraja juga terdapat pada anjungan ini. Pada Anjungan ini juga menyuguhkan atraksi seni lukisan bagi pelukis lokal yang berbakat dimana lukisan di pameran pada anjungan ini setiap hari minggu pada program *car free day*, dan atraksi keindahan sunset/sunrise pada pantai losari juga dapat dinikmati pada anjungan ini, serta terdapat pula tulisan “TORAJA” dan “MANDAR” memberikan daya tarik tersendiri bagi wisatawan untuk berfoto dan mengunjungi anjungan ini



Gambar 5.7 Atraksi Wisata Anjungan Toraja Mandar  
(Hasil Survey, 2015)

#### **d. Program *Car Free Day* di Pantai Losari**

*Car Free Day* atau Hari Bebas Kendaraan yang berada di sepanjang Jalan Penghibur merupakan program Pemerintah Kota Makassar untuk mengembalikan Pantai Losari kepada publik. *Car free day* dilaksanakan pada hari minggu jam 05.00–10.00 Pagi, dimana seluruh lapisan masyarakat berkumpul baik untuk jalan-jalan

pagi, olahraga, berjualan, kuliner, sebagai ajang memperlihatkan minat dan bakat masyarakat lokal, serta orasi dapat dilakukan pada kegiatan ini. Berikut gambar suasana *car free day* pada hari minggu di pantai losari:



Gambar. 5.8 Suasana Car Free Day  
(Hasil Survey. 2015)



## 2. Kawasan Kuliner Kota Makassar

Kawasan kuliner kota Makassar terdiri dari beberapa deretan rumah makan yang menghadirkan makanan khas kota Makassar seperti rumah makan, pedagang kaki lima, warung, dan restaurant. Berikut suasana kawasan kuliner kota Makassar:



Gambar. 5.9 Kawasan Kuliner Kota Makassar  
(Hasil Survey. 2015)

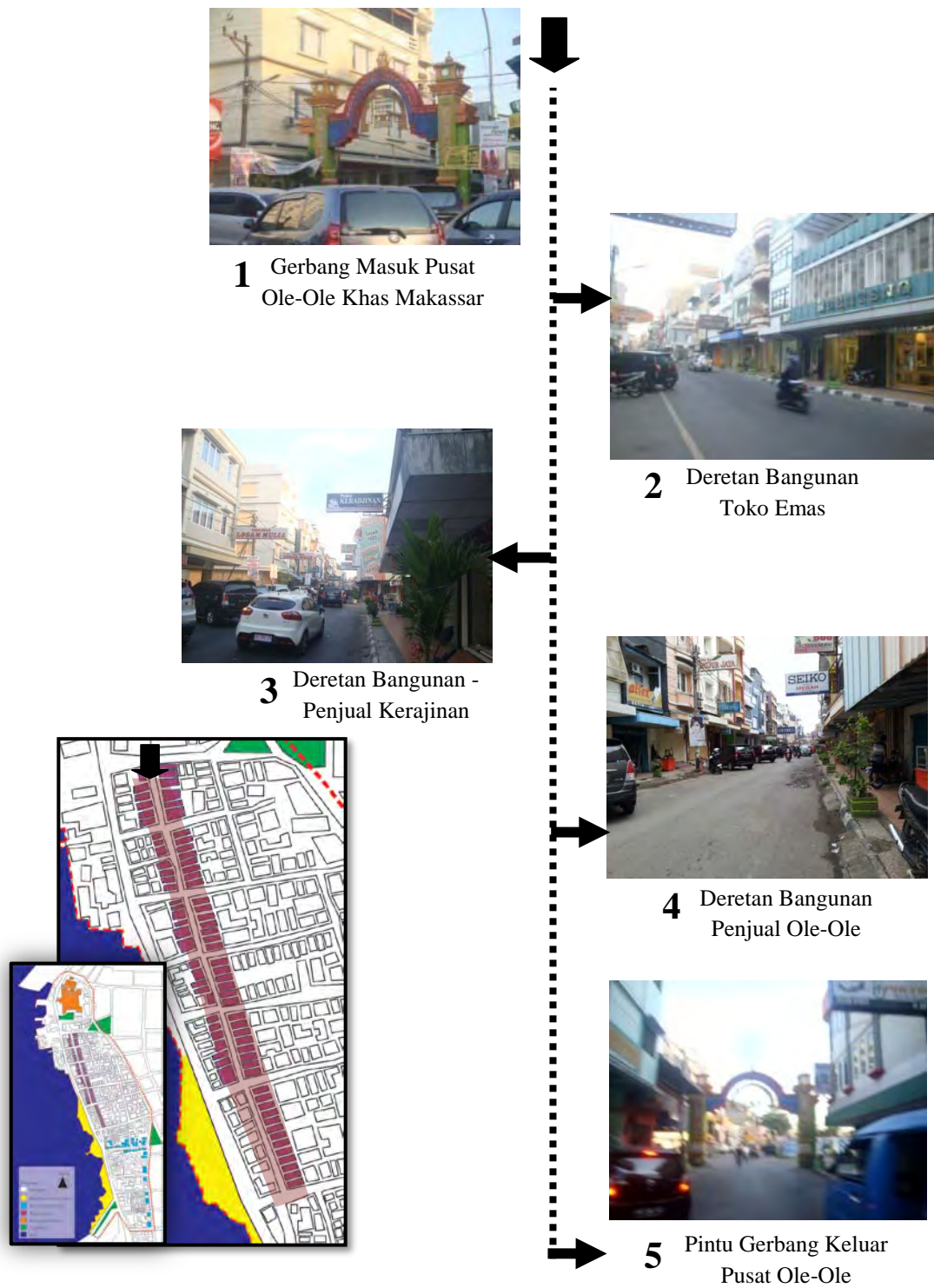
Atraksi wisata yang ditawarkan pada kawasan Kuliner Makassar adalah mencicipi makanan khas Makassar yang jarang ditemui selain di kawasan ini, makanan khas Makassar yang ditawarkan seperti makanan laut (*seafood*), coto, pallubasa, serta makanan khas lainnya. Secara umum kondisi eksisting kawasan kuliner kota Makassar dapat dikatakan kurang diminati pengunjung, rumah makan yang telah dikenal dan memiliki “nama” lebih disukai pengunjung sehingga hanya beberapa rumah makan yang dipadati pengunjung, kurangnya informasi makanan khas kota Makassar dan akses pengunjung ke rumah makan di kawasan kuliner yang cukup jauh menyebabkan pengunjung lebih memilih makan di rumah makan di pinggir jalan Penghibur.



Gambar. 5.10. Kondisi Kawasan Kuliner Makassar  
(Hasil Survey. 2015)

### **3. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar**

Pusat perbelanjaan ole-ole khas Kota Makassar yang terdapat di kawasan Pantai Losari merupakan pusat perbelanjaan terbesar di Kota Makassar yang terdapat di sepanjang Jalan Somba Opu. Atraksi wisata yang ditawarkan pada kawasan ini adalah wisata belanja bagi wisatawan yang ingin membawa ole-ole khas kota Makassar. Pusat perbelanjaan ini menjual beberapa souvenir, aksesoris yang terbuat dari emas dan perak, sarung sutera dari berbagai etnis di Sulawesi Selatan, makanan, pakaian, serta alat musik dengan harga yang terjangkau untuk wisatawan.



Gambar. 5.11 Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar  
(Hasil Survey, 2015)

Secara umum kondisi Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar yang terdapat di sepanjang Jalan Somba Opu cukup ramai karena pada kawasan ini tidak hanya menjual ole-ole khas Makassar namun juga terkenal sebagai kawasan pusat toko emas, namun lebar jalan yang tidak cukup lebar menyebabkan pusat perbelanjaan ini sering terjadi kemacetan.



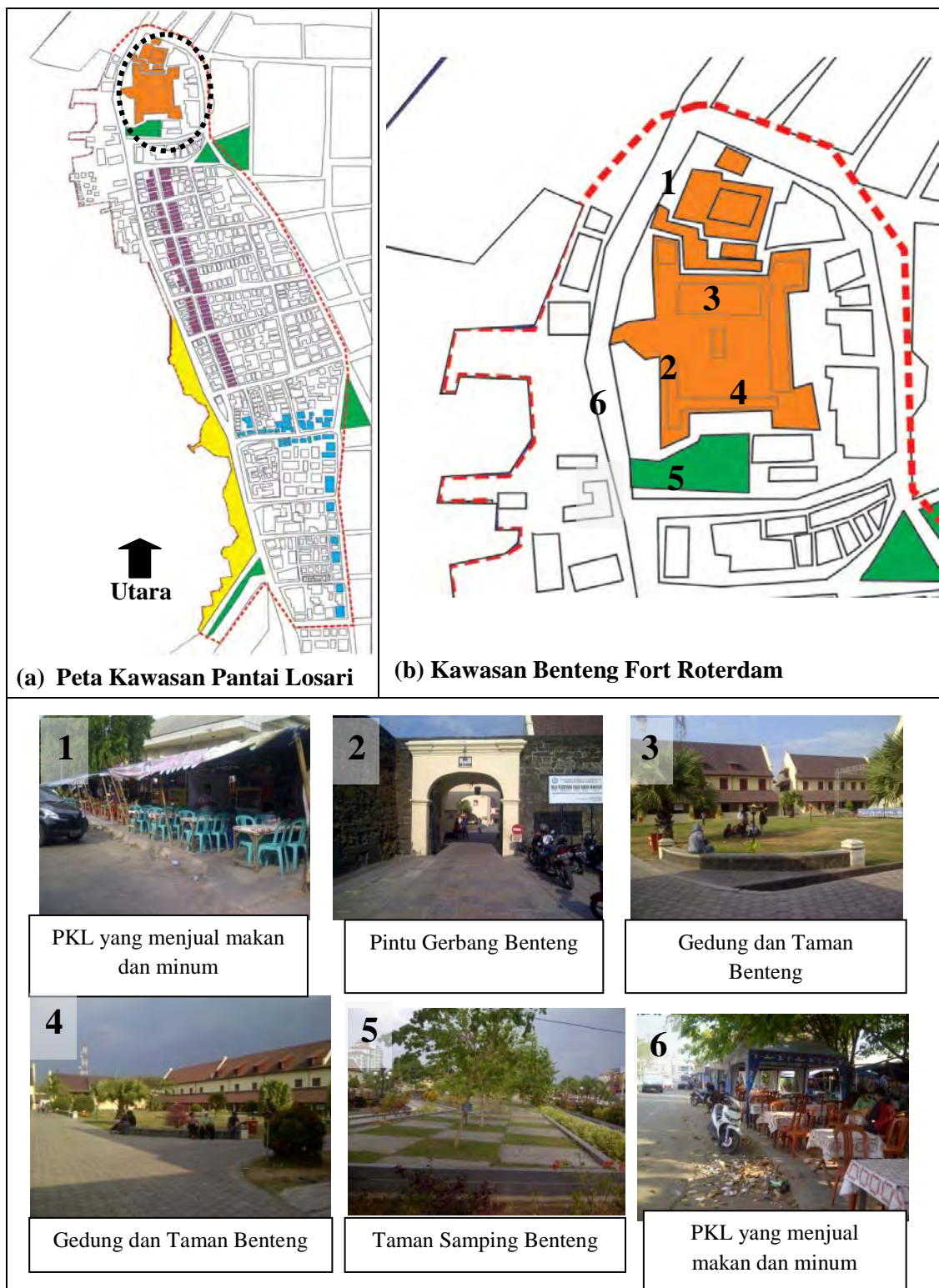
Gambar. 5.12. Kondisi Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Kota Makassar  
(Hasil Survey, 2015)

#### **4. Benteng Ujung Pandang / Fort Rotterdam**

Kawasan Pantai Losari juga memiliki peninggalan sejarah yaitu Benteng Ujung Pandang yang dulunya merupakan markas pasukan Kerajaan Gowa yang dibangun oleh raja Kerajaan Gowa ke XI sekitar abad ke XV. Benteng Ujung Pandang yang berdiri di atas lahan 3 ha itu kemudian berubah nama menjadi Fort Rotterdam. Hal ini dikarenakan benteng ini sudah berada di tangan Belanda. Nama Fort Rotterdam sendiri merupakan tanah kelahiran salah satu pemimpin Belanda di Makassar saat itu dan menjadi nama yang dikenal hingga saat ini.

Gedung Benteng Fort Rotterdam yang masih utuh sampai sekarang menjadi spot wisata bagi wisatawan yang ingin mengunjungi benteng saksi sejarah perjuangan kota Makassar. Benteng Fort Rotterdam yang buka pukul 07.00 Pagi sampai 18.00 sore ini juga tidak hanya terdiri dari bangunan lama, tapi terdapat pula makam raja Gowa, museum dan bekas tahanan Pangeran Diponegoro. Adapun kondisi fisik spot Benteng Fort Rotterdam dapat dilihat pada gambar berikut:





Gambar. 5.13 Kawasan Benteng Fort Rotterdam (Hasil Survey, 2015)

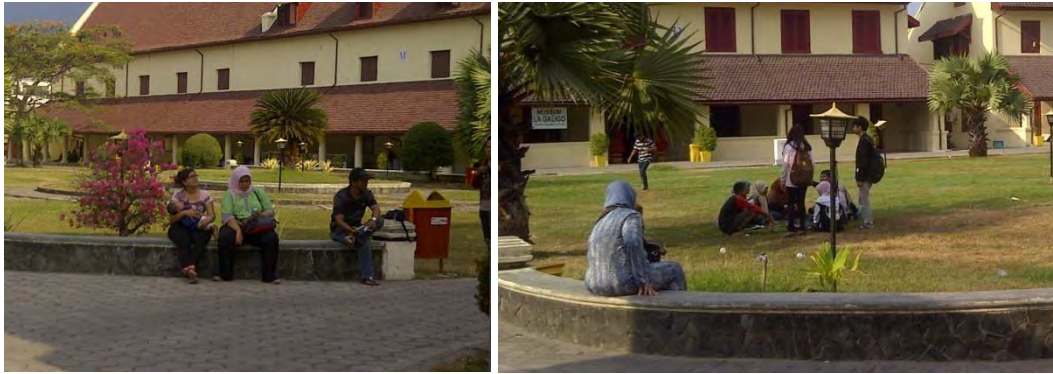
Benteng Fort Rotterdam ini juga memiliki bentuk bangunan yang unik, Raja Gowa saat itu membangun benteng ini membentuk badan penyu, maka dahulu orang Makassar juga menyebut benteng ini sebagai benteng penyu. Ada filosofi tertentu mengapa Raja membangun benteng dengan bentuk penyu. Penyu dipilih karena ia bisa hidup di daratan dan juga lautan. Maka saat itu, filosofi tersebut menjadi suatu simbol dari Kerajaan Gowa sendiri yang bisa Berjaya baik di daratan maupun lautan.

Atraksi wisata yang ditawarkan pada Benteng Fort Rotterdam ini adalah edukasi sejarah, kebudayaan dan seni melalui benteng peninggalan sejarah, dan museum yang terdapat dalam benteng, atraksi arsitektur yang menyuguhkan arsitektur Belanda pada bangunan benteng, dan rekreasi bagi wisatawan yang ingin sekedar duduk-duduk, berfoto dan berkumpul di dalam benteng, serta kuliner bagi wisatawan yang ingin mencicipi jajanan khas Makassar di sekitar benteng.



Gambar. 5.14. Atraksi Wisata di Benteng Fort Rotterdam  
(Hasil Survey, 2015)

Kondisi secara umum Benteng Fort Rotterdam cukup baik, Benteng yang merupakan peninggalan sejarah masih dilestarikan dengan baik hingga sekarang dan untuk mengunjungi Benteng ini tidak memungut biaya apapun saat memasuki dan jalan-jalan di area sekitarnya. Maka dari itu, banyak wisatawan yang mengunjungi Benteng ini karena letaknya yang juga dekat dengan pantai sehingga menjadi tempat berkumpul anak-anak komunitas, remaja, dan juga bahkan keluarga.



Gambar. 5.15. Kondisi Kawasan Benteng Fort Rotterdam  
(Hasil Survey, 2015)

### 5.1.2 Analisa Penilaian Potensi Pengembangan Daerah Tujuan Wisata


Setelah mengetahui jenis atraksi wisata yang disajikan pada tiap spot wisata dan persepsi responden terhadap kawasan Pantai Losari sebagai daerah tujuan wisata, maka untuk mengembangkan suatu daerah menjadi daerah tujuan wisata sehingga dapat menarik wisatawan untuk berkunjung, menurut Yoeti (1999) suatu daerah tujuan wisata harus memenuhi tiga syarat yaitu *something to see*, *something to buy*, dan *something to do*, serta tidak hanya itu syarat untuk suatu daerah menjadi daerah tujuan wisata adalah fasilitas dan aksesibilitas sehingga kawasan Pantai Losari dapat menjadi suatu kawasan *urban tourism* yang menarik wisatawan untuk berkunjung dan melayani kebutuhan wisatawan dalam menikmati perjalanannya.

Menurut Pitana dan Diarta (2009) daerah tujuan wisata haruslah memiliki daya tarik tertentu yang membuat wisatawan tertarik untuk datang berkunjung, daya tarik tersebut bisa berbagai macam mulai dari daya tarik karena bentuk alam ataupun



hasil karya manusia yang menjadi salah satu pendukung pembentukan suatu daerah menjadi tempat tujuan wisata, sehingga dalam penataan kawasan Pantai Losari tidak hanya mengacu pada pengamatan peneliti namun juga memerlukan perspsi wisatawan terhadap kawasan Pantai Losari. Adapun analisa penilaian karakter pengembangan daerah tujuan wisata terhadap spot wisata di kawasan Pantai Losari sebagai berikut:

Tabel 5.1. Analisa Penilaian Potensi Pengembangan Daerah Tujuan Wisata Terhadap Spot Wisata di Kawasan Pantai Losari

Pengamatan	Lokasi
<p>1. <b>Spot Wisata Reklamasi Anjungan Pantai Losari:</b>  <i>Something to see:</i> keindahan pantai losari sunset dan sunrise, patung miniatur pahlawan dan kebudayaan 4 suku besar di Sulawesi Selatan, keindahan arsitektur masjid terapung.  <i>Something to buy:</i> wisatawan dapat membeli cinderemata dan souvenir berupa baju kaos dan aksesoris identitas kota Makassar.  <i>Something to do:</i> rekreasi, interaksi sosial, beribadah, dan kuliner.  <b>Fasilitas:</b> Tidak terdapat pos penjagaan dan pusat informasi  <b>Akses:</b> Jalan, Parkir, dan Jalur Pedestrian</p> <p>2. <b>Spot Wisata Kawasan Kuliner Makassar:</b>  <i>Something to see:</i> mencicipi makanan khas Makassar.  <i>Something to buy:</i> wisatawan dapat membeli makanan khas Makassar  <i>Something to do:</i> mencicipi makanan khas Makassar  <b>Fasilitas:</b> Tidak terdapat pusat informasi,</p>	 <p>The 'Lokasi' column contains a map of Makassar with several key areas highlighted and labeled.      - 'Benteng Fort Rotterdam' is labeled at the top left with an arrow pointing to a photo of the fort.     - 'Pusat Ole - Ole Khas Makassar' is labeled in the center with an arrow pointing to a street scene photo.     - 'Reklamasi Anjungan Pantai Losari' is labeled on the left side with an arrow pointing to a photo of the beach area.     - 'Kawasan Kuliner Makassar' is labeled at the bottom right with an arrow pointing to a photo of a food market.</p>



<p>dan fasilitas perbankan  <b>Akses:</b> Jalan, parkir dan jalur pedestrian</p> <p><b>3. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Makassar</b>  <i>Something to see:</i> berbelanja.  <i>Something to buy:</i> wisatawan dapat berbelanja souvenir, kerajinan dan ole-ole khas Makassar  <i>Something to do:</i> wisatawan dapat berbelanja di kawasan ini.  <b>Fasilitas:</b> Tidak terdapat pusat informasi dan pos penjagaan.  <b>Akses:</b>Jalan, Parkir, dan Jalur Pedestrian</p> <p><b>4. Benteng Fort Rotterdam</b>  <i>Something to see:</i> keindahan arsitektur bangunan peninggalan sejarah, benda-benda  <i>Something to buy:</i> tidak terdapat fasilitas perbelanjaan souvenir.  <i>Something to do:</i> wisatawan dapat berrekreasi di spot wisata ini.  <b>Akses:</b> Jalan, Parkir, dan Jalur Pedestrian</p>	
<b>Analisa</b>	
<p>Terdapat karakteristik pada tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari berdasarkan lima indikator yaitu <i>something to see</i>, <i>something to buy</i>, <i>something to do</i>, fasilitas wisata dan aksesibilitas. Berikut penjelasannya:</p> <p>1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untuk atraksi wisata khusus yang dapat dinikmati wisatawan, spot wisata ini memiliki beragam atraksi baik itu atraksi wisata alam, edukasi kebudayaan dan historis, dan keindahan arsitektur masjid terapung, dan sesuatu yang dapat dilakukan wisatawan di spot wisata ini seperti rekreasi, beribadah, kuliner dan interaksi sosial, serta fasilitas berbelanja pada spot wisata ini berupa pedagang yang menjual baju kaos dan aksesoris yang berciri khas kota Makassar.</li> <li>• Pada spot wisata ini belum memberikan fasilitas pos penjagaan dan pusat informasi bagi wisatawan sehingga spot wisata ini rawan kriminal dan tidak memberikan keamanan bagi pengunjung, serta tidak terdapatnya pusat informasi menyebabkan tidak adanya fasilitas bagi wisatawan untuk memperoleh informasi tentang spot wisata dan penanda arah.</li> </ul>	

2. Kawasan Kuliner Makassar :

- Atraksi wisata khusus yang dapat dinikmati wisatawan pada spot wisata ini yaitu atraksi budaya yaitu mencicipi makanan khas Makassar, dan fasilitas berbelanja pada spot wisata ini adalah wisatawan dapat membeli makanan khas Makassar untuk dijadikan sebagai oleh-oleh, namun pada spot wisata ini belum ada sesuatu yang dapat dilakukan wisatawan selain mencicipi makanan khas Makassar sehingga kawasan kuliner ini tidak menahan wisatawan lebih lama.
- Pada spot wisata ini tidak terdapat pusat informasi bagi wisatawan yang ingin mengetahui informasi tentang makanan khas Makassar, dan tidak adanya fasilitas perbankan di kawasan ini sehingga dapat menyulitkan wisatawan yang ingin berbelanja.

3. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Makassar :

- Dalam spot wisata ini sesuatu yang dapat dinikmati wisatawan sebenarnya bangunan – bangunan lama sepanjang jalan Somba Opu, namun belum dieksplor sebagai suatu atraksi wisata, dan sesuatu yang dapat dibeli pada spot wisata ini adalah souvenir, kerajinan, atau oleh-oleh yang bisa di bawa pulang wisatawan, namun pada spot wisata ini belum ada sesuatu yang dapat dilakukan wisatawan selain berbelanja.
- Pada spot wisata ini belum memberikan fasilitas pos penjagaan dan pusat informasi bagi wisatawan sehingga spot wisata ini kurang aman bagi pengunjung, dan tidak terdapatnya pusat informasi bagi wisatawan untuk memperoleh jenis oleh-oleh, souvenir dan kerajinan khas Makassar yang dapat dibeli untuk dibawa pulang.

4. Benteng Fort Rotterdam:

- Atraksi wisata khusus yang tidak dimiliki spot wisata lainnya yaitu bangunan peninggalan sejarah, edukasi historis, kebudayaan, dan keindahan arsitektur, pada spot wisata ini, sesuatu yang dapat dilakukan wisatawan pada spot wisata ini adalah rekreasi pada sekitar benteng, interaksi sosial dan mencicipi jajanan khas Makassar di sekitar benteng. namun pada spot wisata ini belum terdapat sesuatu yang dapat dibeli sebagai souvenir untuk dibawa pulang wisatawan.

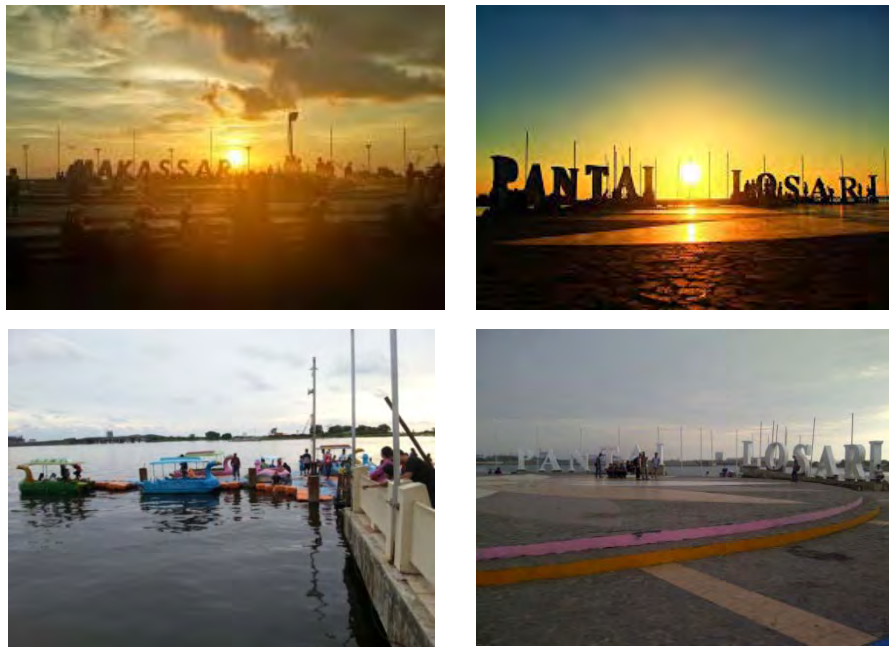
### **Simpulan Penilaian Karakter**

Hasil dari penilaian potensi pengembangan daerah tujuan wisata pada tiap spot wisata di kawasan Pantai Losari, yang ditinjau berdasarkan *something to see*, *something to buy*, *something to do*, fasilitas wisata, dan aksesibilitas menunjukkan bahwa semua spot wisata dalam kawasan Pantai Losari memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi daerah tujuan wisata yang memotivasi wisatawan untuk berkunjung, karena berdasarkan identifikasi *something to see*, *something to do*, dan *something to buy* saling melengkapi tiap spot wisata, namun untuk *something to see* pada spot wisata Kawasan Kuliner Makassar dan Pusat Ole-Ole Khas Makassar masih perlu dieksplor lebih banyak lagi untuk menahan wisatawan lebih lama, serta untuk fasilitas yang mendukung kegiatan wisata masih perlu ditingkatkan lagi untuk memberikan kemudahan dan memenuhi kebutuhan wisatawan.

Berdasarkan analisa penilaian potensi pengembangan daerah menjadi daerah tujuan wisata berdasarkan *something to see, something to buy, something to do*, fasilitas wisata dan aksesibilitas terhadap spot wisata di Kawasan Pantai Losari dapat diidentifikasi bahwa potensi daya tarik wisata yang dimiliki kawasan Pantai Losari dan dapat menjadi potensi pengembangan kawasan dan menjadi daya tarik tersendiri kawasan sebagai berikut:

### 1. Potensi Wisata Keindahan Alam

Keindahan alam kawasan Pantai Losari merupakan modal utama dalam menarik minat wisatawan untuk datang berkunjung. Keindahan alam Pantai Losari terletak pada keindahan panorama *sunset* dan *sunrise* yang dapat dilihat sekaligus di pantai losari. Pengunjung dapat menikmati keindahan alam Pantai Losari dengan berbagai atraksi wisata dan fasilitas yang melengkapinya seperti Reklamasi Anjungan Pantai Losari sebagai ruang publik dengan berbagai aksi yang ditawarkan, fasilitas rekreasi perahu bebek, dan jajanan kuliner.



Gambar 5.16. Potensi Wisata Keindahan Alam Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

## 2. Potensi Wisata Kebudayaan dan Sejarah

Potensi selain keindahan alam Pantai yang dimiliki kawasan Pantai Losari dan dapat menjadi nilai jual Pemerintah Kota Makassar adalah kebudayaan dan sejarah yang terlihat dari berbagai atraksi wisata yang ditawarkan pada pengunjung berupa miniatur kebudayaan 4 Suku Besar yaitu Bugis, Makassar, Toraja, dan Mandar di Reklamasi Anjungan Pantai Losari, patung-patung pahlawan dan pejuang Makassar, Benteng Peninggalan Sejarah yang masih berdiri sampai sekarang dan terdapat museum-museum kebudayaan dan sejarah Kota Makassar di dalamnya, serta kebudayaan khas Makassar lainnya seperti makanan khas Makassar dan oleh-oleh berupa kerajinan dan *souvenir*. Potensi wisata kebudayaan dan sejarah Kota Makassar sebenarnya masih cukup banyak yang dapat dijadikan sebagai atraksi wisata yang menarik wisatawan datang berkunjung ke Kawasan Pantai Losari dan dapat menjadi daya tarik tersendiri kawasan.



Gambar 5.17 Potensi Wisata Kebudayaan dan Sejarah Pantai Losari  
(Hasil Survey, 2015)

### **5.1.3 Persepsi Responden Terhadap Kawasan Pantai Losari Sebagai Daerah Tujuan Wisata**

Persepsi Responden terhadap kawasan Pantai Losari sebagai daerah tujuan wisata untuk mengetahui persepsi wisatawan mengenai daya tarik wisatawan berkunjung ke Kawasan Pantai Losari dan pola aktivitas wisatawan berdasarkan hasil wawancara pada 20 Responden dan hasil pengamatan responden.

#### **1. Daya Tarik Wisatawan Berkunjung ke Kawasan Pantai Losari**

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada 20 Responden yang digunakan sebagai *sample* mewakili wisatawan yang berkunjung ke kawasan Pantai Losari dapat dikategorikan beberapa daya tarik yang memotivasi wisatawan berkunjung ke Kawasan Pantai Losari, Motivasi merupakan hal yang sangat mendasar dalam studi tentang wisatawan dan pariwisata, karena motivasi merupakan *trigger* dari proses perjalanan wisata, walaupun motivasi ini acapkali tidak disadari secara penuh oleh wisatawan itu sendiri (Sharpley, 1994: Wahab, 1975 dalam Pitana dan Gayatri 2005). Dengan begitu daerah tersebut harus mempunyai daya tarik khusus dan mempunyai atraksi wisata yang dapat dijadikan hiburan bila wisatawan berkunjung ke sana. Adapun daya tarik wisatawan berkunjung ke Kawasan Pantai Losari yaitu:

##### **a. Keindahan Pantai**

Sebagian besar wisatawan yaitu sebanyak 7 Responden yang berkunjung ke Kawasan Pantai Losari untuk melihat secara langsung landmark kota Makassar yaitu Pantai Losari, dimana menawarkan keindahan alam pantai, dan panorama *sunset dan sunrise*, serta juga dilengkapi berbagai fasilitas rekreasi dan interaksi sosial.

##### **b. Kebudayaan Kota Makassar**

Daya tarik kedua yang diminati wisatawan yaitu sebanyak 5 Responden yang berkunjung ke Kawasan Pantai Losari untuk melihat miniatur kebudayaan 4 Suku Besar berupa rumah adat, tarian kebudayaan, aktivitas kebudayaan dan ikon

kebudayaan, yang menyajikan edukasi kebudayaan Kota Makassar bagi pengunjung.

### **c. Bangunan Bersejarah**

Daya tarik ketiga yang diminati wisatawan yang juga sebanyak 4 Responden berkunjung ke Kawasan Pantai Losari untuk melihat bangunan peninggalan sejarah yaitu Benteng Fort Rotterdam yang memiliki nilai sejarah tinggi, edukasi sejarah dan kebudayaan yang diperoleh dari museum-museum dalam Benteng, serta nilai arsitektural bangunan berlanggam Belanda yang tidak dijumpai di tempat lainnya.

### **d. Kuliner**

Daya tarik keempat yang diminati wisatawan yang juga sebanyak 4 Responden adalah kuliner yang terdapat dalam kawasan Pantai Losari baik berupa makanan khas sampai jajanan PKL yang terdapat di sepanjang jalan kawasan. Dalam mengunjungi kawasan Pantai Losari sebuah menu wajib yang harus dicicipi wisatawan adalah jajanan Makassar yang dijual di sentra PKL sambil menikmati keindahan alam pantai.

Berdasarkan persepsi responden mengenai daya tarik wisatawan berkunjung ke Kawasan Pantai Losari tersebut diketahui bahwa hal yang memotivasi wisatawan berkunjung adalah kelangkaan dan keunikan yang dimiliki atraksi wisata dalam Kawasan Pantai Losari yang jarang atau tidak dijumpai di tempat lainnya sehingga menjadikan suatu daya tarik wisatawan untuk berkunjung ke kawasan ini.

## **2. Pola Aktivitas Wisatawan Pada Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari**

Pola Aktivitas wisatawan dalam penelitian ini adalah aktivitas wisatawan pada tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari berdasarkan persepsi responden, mengacu pada pernyataan Yoeti (1996) yang mengatakan dalam daerah tujuan wisata perlu adanya *Adanya something to do*, artinya, di tempat tersebut ada sesuatu yang dapat dilihat dan disaksikan, harus pula disediakan fasilitas rekreasi yang dapat membuat mereka betah tinggal lebih lama di tempat itu. Tujuan penyajian pola

**(a) Weekend**

- 05.00-11.00
- 15.00-18.00
- 19.00-22.00

**(b) Non weekend**

- 05.00-11.00
- 15.00-18.00
- 19.00-22.00

127



Pola aktivitas wisatawan pada hari *weekend* cukup memuncak dari hari biasanya terlihat dari pagi hari sampai malam hari, pada pagi hari (05.00-11.00) pola aktivitas berpusat pada sepanjang Jalan Penghibur dari segala usia pengunjung dikarenakan adanya program *Car Free Day* yang diadakan oleh Pemerintah Kota Makassar, dimana sepanjang jalan ini dikhususkan bagi publik untuk melakukan aktivitas baik berolahraga, berjualan, beratraksi, dan lain sebagainya. Sedangkan pada sore hari (15.00 – 18.00) terlihat tiap spot wisata dikunjungi oleh wisatawan baik pendatang maupun lokal, berdasarkan usia wisatawan spot Reklamasi Anjungan Pantai Losari dan Benteng Fort Rotterdam yang paling digemari dari segala usia baik anak-anak sampai usia dewasa dan untuk spot Kawasan Kuliner Makassar dan Pusat Ole-Ole Makassar digemari usia 11-24 Tahun dan >25 Tahun. Pada malam hari (19.00-22.00) pola aktivitas wisatawan tersebar di sepanjang Jl. Penghibur dan Jl. Ujung Pandang yang didominasi usia remaja 11-24 Tahun dikarenakan adanya fasilitas tempat makan dan PKL yang terdapat di sepanjang jalan yang dijadikan sebagai tempat nongkrong bagi anak-anak muda.







Pola aktivitas wisatawan pada hari *non weekend* cukup dipadati pengunjung, namun berbeda pada pagi hari waktu *weekend* yang dipadati pengunjung karena adanya program *car free day*, pada pagi hari *non weekend* (05.00-11.00) kurang pengunjung dimana pola aktivitas pengunjung tersebar sesuai dengan kebutuhan dan fasilitas yang tersebar dalam Kawasan Pantai Losari yang didominasi usia >25 Tahun. Sedangkan pada sore hari (15.00 – 18.00) terlihat tiap spot wisata cukup ramai dikunjungi oleh wisatawan baik pendatang maupun lokal, berdasarkan usia wisatawan spot Reklamasi Anjungan Pantai Losari dan Benteng Fort Rotterdam yang juga paling digemari dari segala usia baik anak-anak sampai usia dewasa dan untuk spot Kawasan Kuliner Makassar dan Pusat Ole-Ole Makassar digemari usia 11-24 Tahun dan >25 Tahun. Pada malam hari (19.00-22.00) pola aktivitas wisatawan tersebar di sepanjang Jl. Penghibur dan Jl. Ujung Pandang yang didominasi usia remaja 11-24 Tahun dikarenakan adanya fasilitas tempat makan dan PKL yang



terdapat di sepanjang jalan yang dijadikan sebagai tempat nongkrong bagi anak-anak muda namun tidak seramai pada waktu *weekend*.

Adapun aktivitas wisatawan yang dilakukan pada tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari berbagai macam baik ber-rekreasi, duduk-duduk, menikmati *sunset* atau *sunrise*, berbelanja, dan mencicipi jajanan atau makanan khas Makassar. Adapun aktivitas masyarakat pada tiap spot wisata berdasarkan survei responden sebagai berikut:

Tabel 5.2. Aktivitas Wisatawan Pada Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari Berdasarkan Survei Responden

No.	Spot Wisata	Pagi (07.00-10.00)	Sore (14.00-1800)	Malam (19.00-21.00)	Aktivitas
1.	Reklamasi Anjungan Pantai Losari	 <p>Pada pagi hari sepi pengunjung selain hari minggu</p>	 <p>Pada sore hari ramai pengunjung</p>	 <p>Pada malam hari ramai pengunjung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekreasi</li> <li>• Duduk-Duduk</li> <li>• Mencicipi jajanan Khas Makassar</li> <li>• Berfoto</li> <li>• Menikmati Sunset/Sunrise</li> </ul>
2.	Kawasan Kuliner Makassar	 <p>Pada pagi hari sepi pengunjung</p>	 <p>Pada siang – sore hari cukup ramai pengunjung</p>	 <p>Pada malam hari cukup ramai pengunjung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mencicipi Makanan Khas Makassar</li> </ul>

No.	Spot Wisata	Pagi (07.00-10.00)	Sore (16.00-1800)	Malam (19.00-21.00)	Aktivitas
3.	Pusat Ole-Ole Khas Makassar	 <p>Pada pagi hari cukup ramai pengunjung berbelanja</p>	 <p>Pada sore hari cukup ramai pengunjung berbelanja</p>	<p><b>Tidak terdapat aktivitas</b> (Hanya di sekitar Jalan Somba Opu yang terdapat aktivitas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belanja</li> </ul>
4.	Benteng Fort Rotterdam	 <p>Pada pagi hari ramai pengunjung</p>	 <p>Pada pagi hari ramai pengunjung</p>	<p><b>Tidak terdapat aktivitas</b> (Hanya di sekitar Benteng yang terdapat aktivitas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rekreasi</li> <li>• Mengunjungi Spot Bersejarah/Museum</li> <li>• Duduk-Duduk</li> <li>• Berfoto</li> <li>• Menikmati jajanan Khas Makassar</li> </ul>

Sumber: Pengamatan Responden, 2015

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **5.2 Karakteristik *Linkage* Pada Kawasan Studi**

Untuk mencapai sasaran penelitian yakni mengetahui karakteristik *linkage* yang terdapat pada kawasan studi dilakukan analisis teknik *cognitive mapping* untuk mengetahui *linkage* yang membentuk kawasan secara keseluruhan berdasarkan kondisi eksisting dan persepsi responden, dan dilakukan pula analisis teknik *single directional view* yang didukung dengan teknik evaluasi untuk mengetahui pengaruh ruang luar pada tiap spot wisata terhadap keterhubungan *linkage* pada tiap spot wisata.

### **5.2.1 Analisa *Cognitive Mapping***

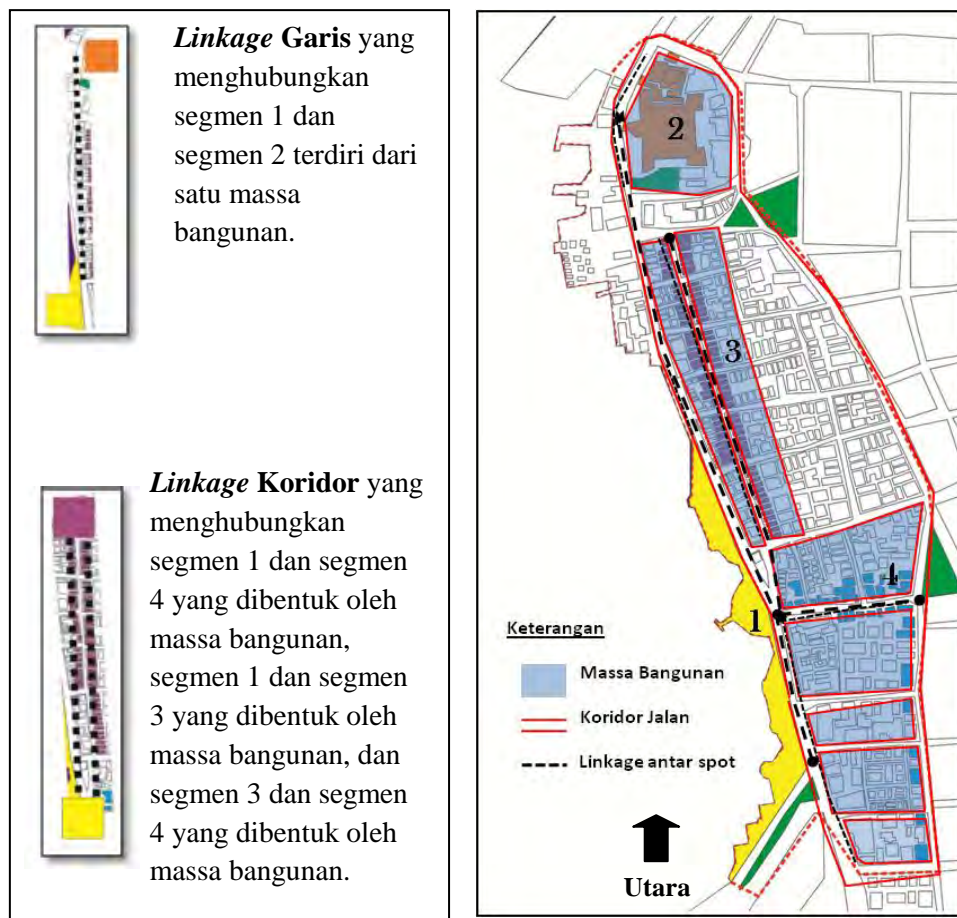
Analisa *cognitive mapping* digunakan untuk mengetahui *linkage* yang membentuk kawasan Pantai Losari yang akan didukung dengan persepsi responden. Dalam mengintegrasikan tiap spot wisata pada kawasan Pantai Losari diperlukan suatu jalur penghubung untuk menunjang kawasan pantai sebagai *urban tourism* Kota Makassar, Menurut Trancik (1986) sistem penghubung adalah karakteristik yang sangat penting dari eksterior ruang kawasan. Hal ini adalah tindakan dimana menyatukan seluruh aktivitas dan akan menghasilkan bentuk fisik dari sebuah kawasan, Trancik (1986) membagi sistem penghubung menjadi 3 yaitu: *linkage* visual, *linkage* struktural dan *linkage* kolektif. Adapun aspek yang ditinjau meliputi *linkage* visual dan *linkage* struktural yang membentuk kawasan Pantai Losari.

#### **1. *Linkage* Visual**

Secara umum, *linkage* visual adalah suatu *linkage* yang terdiri dari dua visual atau lebih banyak fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual yang terdiri dari *linkage* garis, koridor, sumbu, sisi dan irama. Pada dasarnya ada dua pokok perbedaan *linkage* visual yaitu yang menghubungkan dua daerah secara netral dan yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah.

Elemen *linkage* visual yang membentuk kawasan studi adalah elemen garis yang menghubungkan spot wisata Anjungan Pantai Losari dengan Benteng Fort

Rotterdam yang dibentuk oleh satu deretan massa bangunan. Deretan massa bangunan pada *linkage* ini berupa bangunan ruko. Adapun *linkage* visual yang membentuk kawasan Pantai Losari dapat dilihat pada Gambar sebagai berikut:



Gambar. 5.19. *Linkage* Visual yang Membentuk Kawasan Pantai Losari (Hasil Analisis, 2015)

Elemen *linkage* visual selanjutnya yang membentuk kawasan studi adalah elemen koridor yang menghubungkan spot wisata Anjungan Pantai Losari dengan Pusat Ole-Ole Khas Makassar, spot wisata Anjungan Pantai Losari dengan Kawasan Kuliner Makassar, dan Kawasan Kuliner Makassar dengan Pusat Ole-Ole Khas

Makassar yang dibentuk oleh dua deretan massa bangunan. Deretan massa bangunan pada *linkage* ini berupa bangunan ruko dan bangunan sarana perdagangan dan jasa.

Kelebihan dari elemen *linkage* visual ini adalah menyatukan hubungan tiap spot wisata menjadi satu kesatuan dalam kawasan Pantai Losari sehingga dapat memudahkan wisatawan untuk memahami tiap spot wisata tersebut yang merupakan bagian dalam kawasan Pantai Losari. Dalam *linkage* visual dalam Kawasan Pantai Losari lebih memfokuskan satu spot wisata dimana *linkage* garis dan koridor mengarah ke spot tersebut yaitu spot Reklamasi Anjungan Pantai Losari sehingga wisatawan memahami bahwa spot tersebut merupakan spot utama dalam kawasan ini.

Kekurangan dari elemen *linkage* visual yang terdapat pada Kawasan Pantai Losari hanya berupa deretan massa dan bangunan serta koridor sehingga kurang menegaskan hubungan tiap spot wisata, dalam menegaskan dan menyatukan hubungan tiap spot wisata juga perlu ditegaskan dengan elemen vegetasi atau pepohonan sehingga dapat pula memperkuat elemen lanskap dalam kawasan.

## **2. *Linkage* Struktural**

*Linkage* struktural adalah suatu *linkage* yang struktural antara dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatanannya yang berbasis pada kesinambungan ruang dan massa lingkungan dalam skala tertentu antara bagian-bagian kota. Suatu kawasan memiliki *linkage* struktural dengan kawasan di sekitarnya apabila ruang kota diantaranya mempunyai struktur pola massa atau ruang yang jelas, tidak terjadi *lost of space*. Pada kawasan Pantai Losari pada tiap spot wisata dibentuk oleh *linkage* struktural yang terdiri dari tiga elemen yaitu elemen tambahan, elemen sambungan, dan elemen tembusan sebagai berikut:

Dalam mengintegrasikan spot wisata yang merupakan sub struktur kota, tiap pola sub struktur kota dalam kawasan Pantai Losari telah membaur secara struktural dalam struktur kota secara keseluruhan. Elemen yang menyambung kawasan pada segmen 1 yang merupakan spot Anjungan Pantai Losari mengarah pada elemen tambahan, pada segmen 2 yang merupakan spot kawasan Kuliner Makassar dan

segmen 3 yang merupakan spot kawasan Pusat Ole-Ole Makassar cenderung mengarah pada elemen tembusan, dan pada segmen 4 yang merupakan spot Benteng Fort Rotterdam cenderung mengarah pada elemen sambungan.



Gambar.5.20 *Linkage* Struktural yang Membentuk Kawasan Pantai Losari (Hasil Analisis,2015)

#### a. Sub Struktur 1 (Anjungan Pantai Losari)

Pada Sub Struktur 1 yang merupakan spot anjungan pantai losari merupakan hasil dari reklamasi pantai yang merupakan elemen tambahan pada koridor Jalan Penghibur. Bangunan yang terdapat pada sub struktur ini merupakan masjid terapung dan beberapa bangunan fasilitas wisata yang berada sisi anjungan serta ruang terbuka berupa anjungan itu sendiri yang merupakan



ruang terbuka publik. Walaupun Anjungan Pantai Losari merupakan elemen tambahan, namun tetap mengikuti pola koridor jalan penghibur yang telah duluan ada sehingga masih dapat dimengerti menjadi suatu keseluruhan dalam kawasan Pantai Losari.

**b. Sub Struktur 2 (Kawasan Kuliner Makassar)**

Pada Sub Struktur 2 yang merupakan spot kawasan kuliner Makassar merupakan bangunan yang didominasi sarana perdagangan dan jasa yang berada disepanjang koridor yang di ujung koridor terdapat gate masuk sebagai identitas kawasan Kuliner Makassar. Pola – pola yang telah ada dalam sub ini akhirnya menjadi kesatuan dalam sub struktur ini sebagai pola yang sekaligus menembus dalam satu kawasan.

**c. Sub Struktur 3 (Pusat Ole-Ole Makassar)**

Pada Sub Struktur 3 yang merupakan spot Pusat Ole-Ole Makassar merupakan bangunan yang didominasi ruko yang berada disepanjang koridor yang di ujung koridor utara dan selatan terdapat gate masuk - keluar sebagai identitas kawasan. Pola – pola yang telah ada dalam sub ini akhirnya menjadi kesatuan dalam sub struktur ini sebagai pola yang sekaligus menembus dalam satu kawasan.

**d. Sub Struktur 4 (Benteng Fort Rotterdam)**

Pada Sub Struktur 4 yang merupakan spot Benteng Fort Rotterdam merupakan bangunan peninggalan sejarah yang dikeliling oleh tembok dimana bangunan menyerupai bentuk penyu. Dalam benteng Fort Rotterdam terdapat ruang terbuka yang dikelilingi oleh bangunan bersejarah. Dalam sub struktur ini terdapat pula taman yang berbatasan langsung dengan Benteng Fort Rotterdam, taman tersebut merupakan elemen sambungan dimana taman sebagai pola baru pada sub ini dan telah menjadi suatu kesatuan sub struktur yang sama.

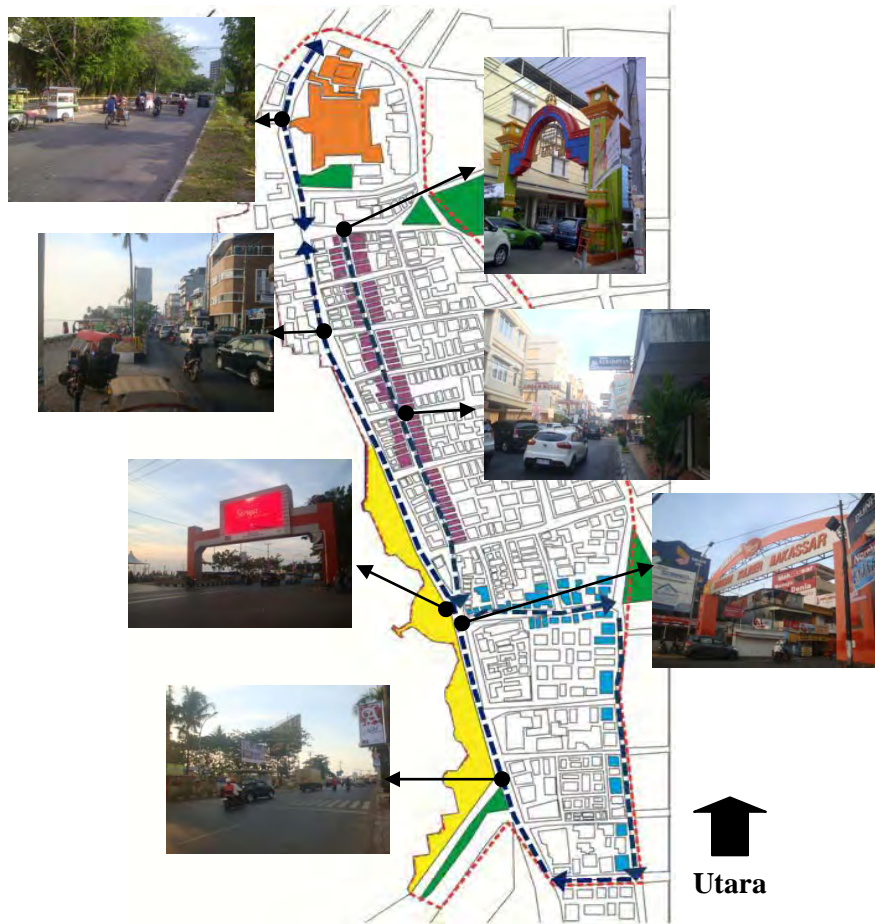
Secara tekstural, kawasan studi termasuk dalam kelompok heterogen, dimana sifat susunan massa dan ruang kawasan ada dua atau lebih pola yang berbeda. Berbeda ini mempunyai maksud bahwa massa dan ruang pada Sub Struktural 1 lebih cenderung mempunyai pola massa dan ruang terbuka, pada Sub Struktural 2 dan 3 cenderung mempunyai pola massa dan ruang memusat pada koridor, sedangkan pada sub struktural 4 mempunyai pola massa dan ruang kolonial. Hal ini menunjukkan adanya keterkaitan antar massa dan ruang yang cukup dinamis dan berkarakter pada Kawasan Pantai Losari.

Kelebihan dari *linkage* struktural yang membentuk kawasan Pantai Losari telah membentuk suatu ciri khas yang membentuk kelompok heterogen dalam kawasan dimana pola-pola yang dibentuk tiap sub struktur memunculkan pola tata kota yang baru dan dapat dimengerti menjadi suatu bagian dalam kawasan dan sebagai suatu kualitas yang menghubungkan berbagai spot dalam kawasan.

## **5.2.2 Persepsi Responden Terhadap *Linkage* dalam Kawasan Pantai Losari**

### **1. Aksesibilitas Responden**

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, sebagian besar responden lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk mengunjungi spot-spot wisata dalam kawasan Pantai Losari, hal ini dikarenakan dalam mengunjungi tiap spot wisata lebih mudah dan cepat. Namun, sebagian besar Responden juga menginginkan untuk mengunjungi tiap spot-spot wisata dalam kawasan Pantai Losari dengan berjalan kaki dan menggunakan angkutan becak apabila jalur pedestrian telah memadai untuk mengunjungi tiap spot wisata dan terdapat pangkalan becak dengan harga yang tidak terlalu mahal.



Gambar. 5.21 Aksesibilitas Responden Dalam Kawasan Pantai Losari  
(Pengamatan Responden, 2015)



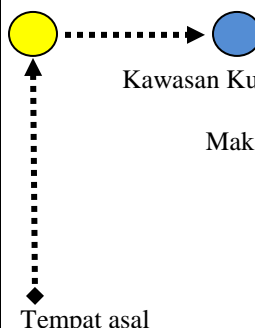

Adapun akses masuk wisatawan ke kawasan Pantai Losari didominasi melewati sebelah selatan Jl. Penghibur yang memudahkan langsung ke Reklamasi Anjungan Pantai Losari dan terdapat parkir komunal yang memudahkan wisatawan untuk memarkir kendaraannya, dan akses masuk kedua juga didominasi melewati sebelah utara Jl. Ujung Pandang yang memudahkan langsung ke Benteng Fort Rotterdam yang juga memiliki parkir komunal yang memudahkan wisatawan untuk memarkir kendaraannya.

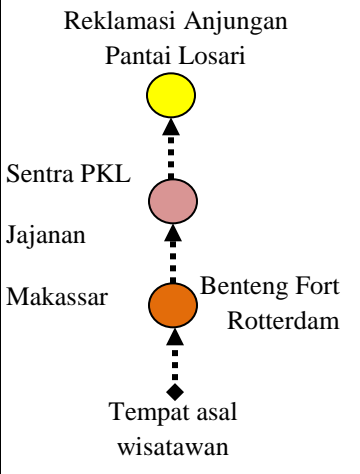
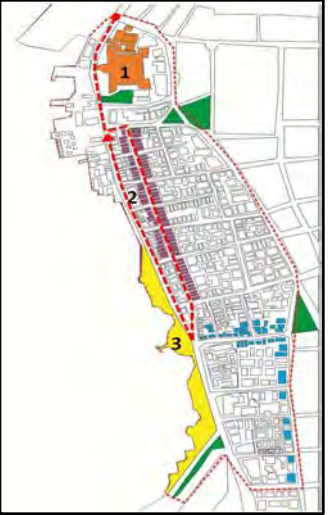
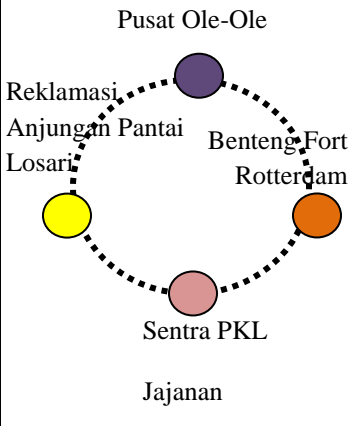

## **2. Pola Pergerakan Responden Pada Tiap Spot Wisata Dalam Kawasan Pantai Losari**

Jenis pola pergerakan yang dikemukakan oleh Gigi Lau dan Bob McKercher (2006) yang telah dijabarkan pada **Bab 2 hal.40**, membagi pola pergerakan wisatawan menjadi 6 jenis pola pergerakan yaitu *single point*, *base site*, *stopover*, *chaining loop*, *destination region loop* dan *complex neighbourhood*, mengacu pada teori tersebut, pola pergerakan wisatawan dalam kawasan Pantai Losari dibagi menjadi 3 jenis yaitu *single pattern*, *multiple pattern*, dan *complex pattern*. Pola pergerakan *single pattern* adalah *single point*, sedangkan pola pergerakan *multiple pattern* dibagi menjadi 3 jenis, yaitu *base site*, *stopover*, dan *chaining loop*. Untuk pola pergerakan *complex pattern* dibagi menjadi 2 jenis, yaitu *destination region loop* dan *complex neighbourhood*.

Pola pergerakan wisatawan pada tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari dapat memperlihatkan atraksi wisata apa yang paling digemari wisatawan, atraksi utama dan atraksi pendukung dalam kawasan. Pola pergerakan wisatawan juga dapat memperlihatkan kecenderungan wisatawan dalam memilih destinasi wisata dan berapa kunjungan destinasi yang dilakukan wisatawan sampai kembali lagi ke tempat asalnya. Adapun pola pergerakan wisatawan pada tiap spot dalam kawasan Pantai Losari berdasarkan hasil index card yang dapat dilihat pada **lampiran** sebagai berikut:

Tabel. 5.3 Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari Berdasarkan Hasil *Index Card*

No.	Pola Pergerakan	Uraian
1.	<p><b>Single Point.</b></p> <p>Reklamasi Anjungan Pantai Losari</p>  <p>Tempat asal wisatawan</p> 	<p>Pola Pergerakan <i>single point</i> yang menuju hanya satu titik destinasi tanpa mengunjungi titik destinasi lain dan kembali ke tempat asal yaitu pola pergerakan destinasi wisatawan yang hanya mengunjungi Reklamasi Anjungan Pantai Losari dan wisatawan yang hanya mengunjungi Benteng Fort Rotterdam.</p>
2.	<p><b>Base Site</b></p> <p>Reklamasi Anjungan Pantai Losari</p>  <p>Kawasan Kuliner Makassar</p> <p>Tempat asal wisatawan</p> 	<p>Pada pola pergerakan <i>base site</i>, wisatawan memulai perjalanan dari tempat asal dan menuju ke tujuan utama, dan dilanjutkan melakukan kunjungan ke tujuan sekunder dalam wilayah tertentu yaitu pola pergerakan destinasi wisatawan dari tempat asalnya lalu mengunjungi Reklamasi Anjungan Pantai Losari ke Benteng Fort Rotterdam dan wisatawan yang mengunjungi Reklamasi Anjungan Pantai Losari ke Kawasan Kuliner Makassar dengan Reklamasi Anjungan Pantai Losari sebagai atraksi utama</p>

3.	<p><b>Stopover</b></p> 		<p>Pada Pola pergerakan <i>Stopover</i>, pergerakan yang menuju satu titik destinasi utama dimana mengunjungi titik destinasi lain (sekunder) dalam proses pergerakannya yaitu pola pergerakan wisatawan dengan dua destinasi wisata atau lebih dari Benteng Fort Rotterdam-Sentra PKL Jajanan Makassar – Reklamasi Anjungan Pantai Losari, dimana Benteng Fort Rotterdam dan Sentra PKL Jajanan Makassar sebagai destinasi sekunder dan Reklamasi Anjungan Pantai Losari merupakan destinasi utama.</p>
4.	<p><b>Chaining Loop</b></p> 		<p>Pada Pola Pergerakan <i>Chaining Loop</i> dengan tipe memutar seperti cincin yang menghubungkan 2 atau lebih titik destinasi dan tidak terjadi pengulangan rute, yaitu pola pergerakan wisatawan dengan 4 destinasi wisata yang dimulai dari Reklamasi Anjungan Pantai Losari – Sentra PKL Jajanan Makassar- Benteng Fort Rotterdam – Pusat Ole-Ole Makassar dan setelah itu wisatawan langsung kembali ke asalnya.</p>

Sumber: Hasil Index Card, 2015

Berdasarkan **Tabel 5.3** di atas yang diperoleh dari hasil *index card* yang terdapat pada **lampiran** terhadap pola pergerakan wisatawan pada tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari, diketahui bahwa pola pergerakan wisatawan hanya dua macam yaitu *single pattern* dan *mutiple pattern*. Pada pola pergerakan *single point*, destinasi wisatawan dominan dikunjungi adalah Reklamasi Anjungan Pantai Losari dan selanjutnya adalah Benteng Fort Rotterdam. Pada pola pergerakan *base site* dengan dua destinasi wisata didominasi pola pergerakan dari Anjungan Pantai Losari ke Benteng Fort Rotterdam dan dari Anjungan Pantai Losari ke Kawasan Kuliner Makassar dengan Anjungan Pantai Losari sebagai atraksi utama. Untuk pola pergerakan *stopover* dengan dua destinasi wisata atau lebih didominasi pola pergerakan dari Benteng Fort Rotterdam-Sentra PKL Jajanan Makassar - Anjungan Pantai Losari, dan untuk pola pergerakan *chaining loop* dengan 4 destinasi wisata didominasi pola pergerakan Anjungan Pantai Losari – Sentra PKL Jajanan Makassar-Benteng Fort Rotterdam – Pusat Ole-Ole Makassar dimana wisatawan langsung kembali ke asalnya.

Dari semua jenis pola pergerakan yang dilakukan wisatawan, jenis pola pergerakan *single point* yang paling didominasi dalam kawasan Pantai Losari dan jenis pola *chaining loop* adalah pola pergerakan yang sedikit dilakukan wisatawan. Untuk jumlah destinasi wisata yang dikunjungi wisatawan adalah juga didominasi oleh satu destinasi wisatawan dan yang paling sedikit mengunjungi empat destinasi wisata dalam kawasan Pantai Losari. Adapun kesan yang dirasakan wisatawan saat melewati kawasan Pantai Losari adalah kesan budaya dimana beberapa spot mencerminkan budaya lokal Makassar dengan dibangunnya miniatur patung-patung 4 Suku Besar di Makassar dan beberapa spot yang seperti Bangunan Peninggalan Sejarah Benteng Fort Rotterdam dan makanan-makanan lokal khas Makassar yang juga mencerminkan budaya Makassar.

Dari pola pergerakan yang dilakukan wisatawan, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pola pergerakan wisatawan berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan pada 20 Responden sebagai berikut:

**a. Klasifikasi Minat Terhadap Atraksi Wisata Pada Spot Wisata**

Keterikatan antar spot wisata yang ditentukan dari urutan spot wisata yang dikunjungi pertama lalu berkunjung ke spot wisata lainnya dipengaruhi oleh minat wisatawan terhadap atraksi wisata yang terdapat pada spot wisata. Dari hasil wawancara, tiap-tiap wisatawan memiliki minat yang berbeda terhadap tiap atraksi wisata yang disajikan pada spot wisata walaupun tidak sepenuhnya atraksi wisata yang disajikan tiap spot wisata diminati oleh wisatawan, bahkan dominan wisatawan yang memiliki minat sajian wisata keindahan pantai memilih untuk tetap di satu spot wisata saja yaitu Reklamasi Anjungan Pantai Losari tanpa melakukan kunjungan ke wisata lainnya, begitu pula pada minat wisatawan terhadap bangunan peninggalan sejarah lebih memilih untuk tetap di satu spot wisata saja yaitu Benteng Fort Rotterdam.

Dari kondisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa keterikatan antar spot wisata yang terjadi adalah pola bebas dimana keterikatan antar spot wisata tidak ditentukan berdasarkan urutan atau sekuensial melainkan berdasarkan minat wisatawan terhadap atraksi wisata yang disajikan.

**b. Waktu Operasional Tiap Spot Wisata**

Berdasarkan persepsi responden terhadap waktu operasional tiap spot wisata juga merupakan faktor yang menentukan urutan kunjungan wisatawan ke tiap spot wisata. Pada beberapa spot wisata yang hanya buka pada pagi hari – sore hari adalah Benteng Fort Rotterdam dan Pusat Ole-Ole Makassar sehingga membatasi kunjungan wisatawan hanya pada waktu operasional, sedangkan spot wisata yang aktif 1x24 jam adalah Reklamasi Anjungan Pantai Losari yang tidak memiliki batas waktu kunjungan. Dari hasil wawancara, beberapa wisatawan memilih mengunjungi Anjungan Pantai Losari pada saat matahari terbit dan



tenggelam untuk menikmati keindahan sunset dan sunrise, dan beberapa wisatawan memilih untuk lebih dulu mengunjungi Benteng Fort Rotterdam dengan waktu operasional yang terbatas namun banyak atraksi yang disajikan.

Dari kondisi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa keterikatan antar spot wisata yang terjadi adalah pola campuran dimana kunjungan wisatawan didasari pada waktu operasional tiap spot wisata dan waktu yang tepat dalam mengunjungi tiap spot wisata.

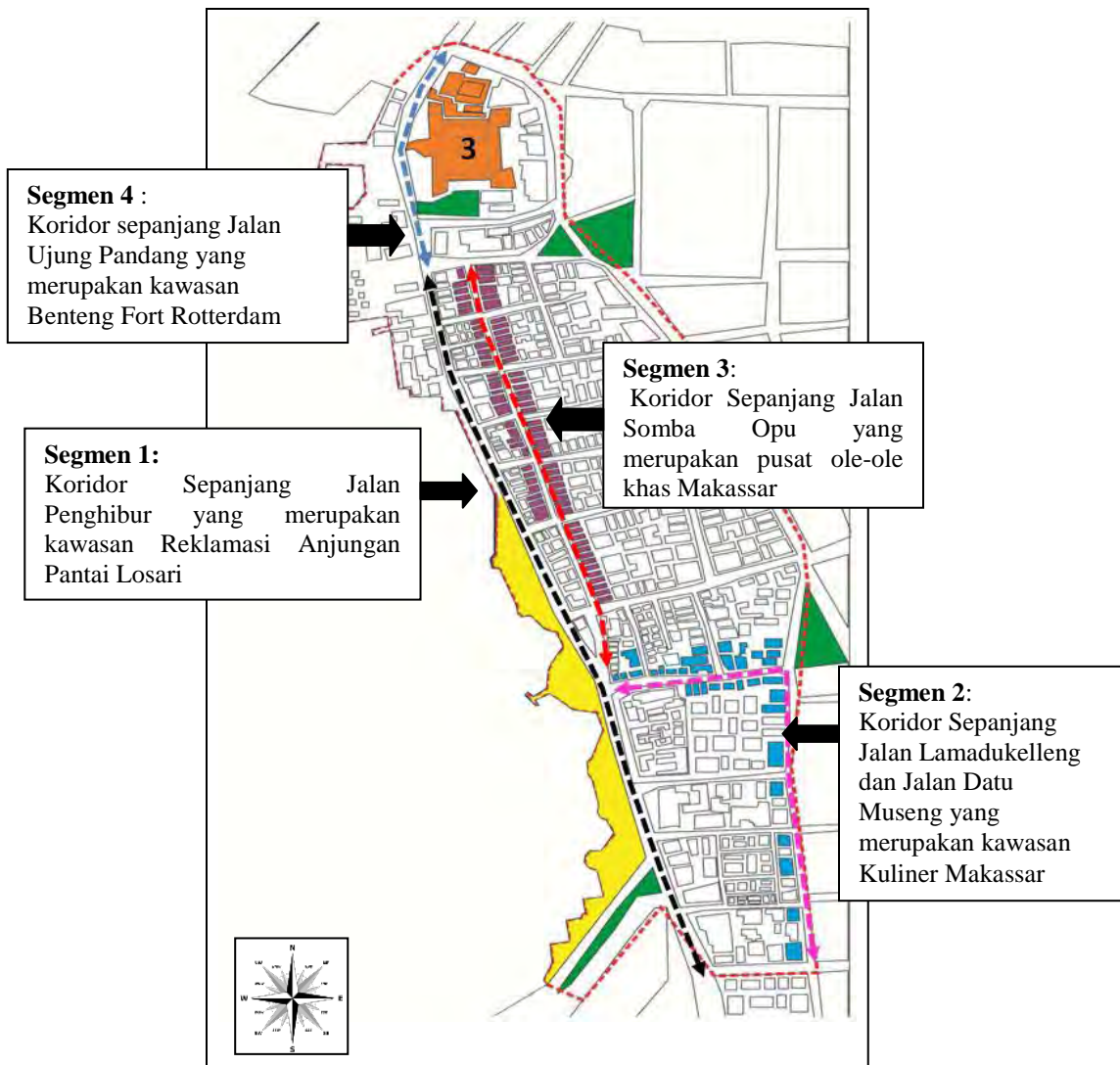
### **c. Klasifikasi Berdasarkan Kemudahan Pergerakan Wisatawan**

Pada beberapa wisatawan melakukan kunjungan ke tiap spot wisata berdasarkan kemudahan pergerakan wisatawan, kemudahan pergerakan wisatawan ini seperti wisatawan yang memulai kunjungan pada spot wisata dan memilih kunjungan berikutnya yang dekat dengan spot wisata tersebut. Kemudahan pergerakan wisatawan juga dapat dilihat dari wisatawan yang berkunjung ke spot wisata berdasarkan keinginan wisatawan sendiri yang dapat memudahkan pergerakan. Dari hasil wawancara, beberapa wisatawan memilih mengunjungi Anjungan Pantai Losari terlebih dahulu dan selanjutnya ke kawasan Kuliner Makassar karena jarak yang lebih dekat, dan beberapa wisatawan juga memilih untuk terakhir mengunjungi Pusat Ole-Ole Makassar untuk memudahkan wisatawan dalam melakukan pergerakan karena barang yang dibeli tidak harus dibawa saat melakukan perjalanan wisata.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

### 5.2.3 Analisa *Single Directional View*

Analisa *single directional view* digunakan untuk mengetahui pengaruh ruang luar terhadap keterhubungan *linkage* pada tiap spot wisata dalam Kawasan Pantai Losari yang akan didukung dengan teknik evaluasi berdasarkan teori terkait. Adapun aspek yang ditinjau meliputi aspek sirkulasi, tata hijau, parkir dan *street furniture* yang dibagi menjadi beberapa segmen, yaitu:

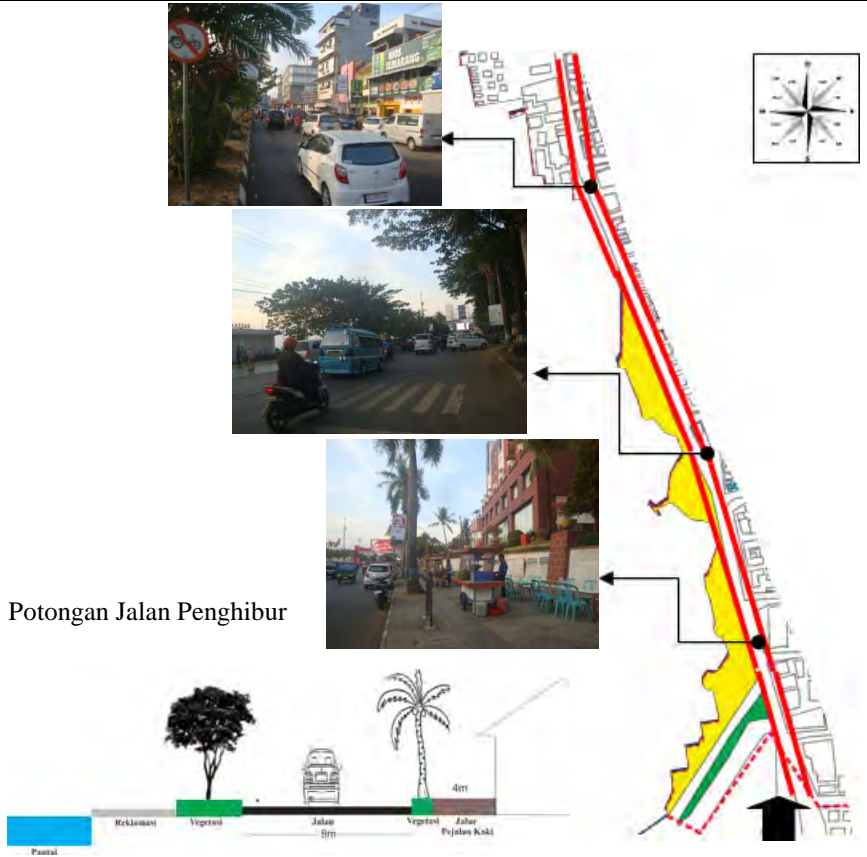


Gambar. 5.22 Pembagian Segmen Teknik Analisa *Single Directional View*  
(Hasil Olahan, 2015)

## 1. Koridor Segmen 1

Koridor segmen 1 merupakan koridor Jalan Penghibur yang berbatasan langsung dengan tepi pantai dan anjungan Pantai Losari. Bangunan yang mendominasi sepanjang koridor di segmen ini adalah perdagangan dan jasa.

Tabel 5.5 Analisa Teknik *Single Directional View* Pada Segmen 1

Analisa Kondisi Eksisting	
<p><b>Sirkulasi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi kendaraan 1 arah dan cukup padat pada sore hari sampai malam hari</li> <li>• Terdapat penyempitan sirkulasi kendaraan pada pertengahan jalan Penghibur</li> <li>• Sepanjang jalur pedestrian pada sore hari sampai malam hari dialihfungsikan bagi pedagang kaki lima untuk berjualan dan parkir kendaraan.</li> <li>• Jalur pedestrian belum memberikan fasilitas bagi penyandang cacat</li> </ul> <p><b>Parkir:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa sepanjang koridor ini sehingga kendaraan parkir di badan jalan (on street)</li> </ul> <p><b>Tata Hijau:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vegetasi yang terdapat pada jalur pedestrian berupa pohon kelapa yang kurang berfungsi untuk peneduh dan peredam polusi.</li> </ul> <p><b>Street Furniture:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurangnya signage-signage sebagai informasi bagi wisatawan tentang spot wisata dan penanda arah serta perabot jalan.</li> </ul>	 <p>Potongan Jalan Penghibur</p>

Untuk mendukung teknik analisa *single directional view* digunakan teknik analisa deskriptif evaluatif , dapat dilihat pada **Tabel 5.6** dibawah ini:


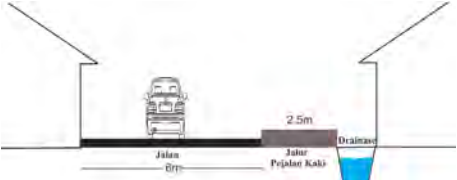
Tabel 5.6 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa *Single Directional View* Pada Segmen 1

Komponen	Hasil Analisa Kondisi Eksisting	Hasil Evaluasi
<b>Sirkulasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyempitan jalan merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan pada jalan penghibur dimana dengan adanya kemacetan itu menyebabkan mobilitas kendaraan menjadi terganggu</li> <li>• Pengalihanfungsi jalur pedestrian dan fasilitas jalur pejalan kaki yang belum memadai menyebabkan ketidaknyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki, fisik dan psikologis orang untuk berjalan kaki.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi</b> : pada segmen ini, infrastruktur jalan penghibur tidak sesuai dengan kriteria mengenai prasarana jalan yang membutuhkan mobilitas yang baik serta setiap kelas jalan mampu terhubung dengan baik tanpa terjadinya kemacetan.</li> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, jalur pedestrian belum sesuai dengan kriteria 4C yang akan mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.</li> </ul>
<b>Parkir</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa pada segmen ini menyebabkan kendaraan parkir di badan jalan, hal ini mengakibatkan arus lalu lintas terhambat dan menyebabkan kemacetan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> fasilitas parkir yang terdapat pada segmen ini tidak sesuai dengan pedoman perencanaan dan pengopeasian fasilitas parkir dimana parkir di badan jalan boleh asalkan tidak menimbulkan kemacetan.</li> </ul>
<b>Tata Hijau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vegetasi yang terdapat pada jalur pedestrian berupa pohon kelapa yang berfungsi untuk pencegah erosi namun kurang berfungsi untuk peneduh dan peredam polusi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, menurut kriteria penataan dan perancangan tanaman masih perlu ditata dengan baik, baik dalam segi estetika maupun fungsi tanaman.</li> </ul>
<b>Street Furniture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurangnya signage-signage sebagai informasi bagi wisatawan tentang spot wisata dan penanda arah serta belum memadai perabot jalan pada jalur pedestrian sehingga citra kawasan sebagai kawasan pariwisata kurang maksimal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, menurut pedoman rencana bangunan dan tata lingkungan dimana suatu kawasan memerlukan penyediaan elemen pendukung kegiatan dari gabungan fungsi dan estetika perabot jalan yang membentuk karakter lingkungan dan citra kawasan</li> </ul>

## 2. Koridor Segmen 2

Koridor segmen 2 merupakan Jalan Somba Opu yang termasuk dalam Pusat Ole-Ole Khas Makassar. Bangunan yang mendominasi sepanjang koridor di segmen ini adalah ruko dan sarana jasa.

Tabel 5.7 Analisa Teknik *Single Directional View* Pada Segmen 2

Analisa Kondisi Eksisting	
<p><b>Sirkulasi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi kendaraan 1 arah dan cukup padat pada siang hari sampai malam hari</li> <li>• Jalur pedestrian pada segmen ini tidak sepenuhnya ada hanya pada titik tertentu dan ada yang berupa beton penutup drainase.</li> <li>• Jalur pedestrian pada titik tertentu juga dialihfungsikan bagi PKL untuk berjualan</li> </ul> <p><b>Parkir:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beberapa rumah makan di segmen ini tidak menyediakan lahan parkir sehingga kendaraan parkir di badan jalan (<i>on street</i>)</li> </ul> <p><b>Tata Hijau:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak terdapat vegetasi yang berfungsi sebagai peneduh, pelindung dan estetika</li> </ul> <p><b>Street Furniture:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Street furniture pada segmen ini berupa pelengkap jalur pedestrian tidak terdapat pada kawasan ini sehingga tidak memfasilitasi wisatawan yang berjalan kaki.</li> </ul>	 <p>Potongan Jalan Datu Museng</p>  

Untuk mendukung teknik analisa *single directional view* digunakan teknik analisa deskriptif evaluatif , dapat dilihat pada **Tabel 5.8** dibawah ini:

Tabel 5.8 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa Single Directional View Pada Segmen 2

Komponen	Hasil Analisa Kondisi Eksisting	Hasil Evaluasi
<b>Sirkulasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengalihan fungsian jalur pedestrian dan fasilitas jalur pejalan kaki yang belum memadai menyebabkan ketidaknyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, jalur pedestrian belum sesuai dengan kriteria 4C yang akan mempengaruhi kenyamanan fisik dan psikologis orang untuk berjalan kaki.</li> </ul>
<b>Parkir</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa pada segmen ini menyebabkan kendaraan parkir di badan jalan, hal ini mengakibatkan arus lalu lintas terhambat dan menyebabkan kemacetan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> fasilitas parkir yang terdapat pada segmen ini tidak sesuai dengan pedoman perencanaan dan pengopeasian fasilitas parkir dimana parkir di badan jalan boleh asalkan tidak menimbulkan kemacetan, namun pada segmen ini fasilitas parkir pada badan jalan telah menyebabkan kemacetan.</li> </ul>
<b>Tata Hijau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak terdapat tata hijau pada segmen ini menyebabkankan visual kawasan kurang hidup dan memberikan iklim panas pada segmen ini.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, menurut pedoman rencana tata bangunan dan lingkungan, manfaat tata hijau menciptakan estetika, karakter dan orientasi visual dari suatu lingkungan. Serta menciptakan iklim mikro lingkungan yang berorientasi pada kepentingan pejalan kaki..</li> </ul>
<b>Street Furniture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak terdapat perabot jalan pada jalur pedestrian sehingga fasilitas pendukung bagi pejalan kaki terabaikan dan kurangnya street furniture yang memberikan citra kawasan sebagai kawasan kuliner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, menurut pedoman rencana bangunan dan tata lingkungan dimana suatu kawasan memerlukan penyediaan elemen pendukung kegiatan dimana gabungan fungsi dan estetika perabot jalan dapat membentuk karakter lingkungan dan citra kawasan</li> </ul>

### 3. Koridor Segmen 3

Koridor segmen 3 merupakan Jalan Somba Opu yang termasuk dalam Pusat Ole-Ole Khas Makassar. Bangunan yang mendominasi sepanjang koridor di segmen ini adalah ruko dan sarana jasa.

Tabel 5.9 Analisa Teknik *Single Directional View* Pada Segmen 3

Hasil Analisa Kondisi Eksisting	
<p><b>Sirkulasi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sirkulasi kendaraan 1 arah dan cukup padat pada siang hari sampai sore hari</li></ul> <p><b>Parkir:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa sepanjang koridor ini sehingga kendaraan parkir di badan jalan (on street) yang menyebabkan kemacetan.</li></ul> <p><b>Street Furniture:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ukuran reklame yang berbeda-beda menutupi reklame satu dengan yang lainnya dan menutupi vista bangunan lama di sepanjang koridor</li></ul>	 <p>Potongan Jalan Somba Opu</p> <p>The diagram shows a cross-section of the street with a central lane for vehicles and two sidewalks. The sidewalks are labeled 'Jalur Pejalan Kaki' (Pedestrian Lane) and are 2m wide. The central lane is 10m wide. A car is shown in the center lane. A north arrow is located in the bottom right corner of the diagram.</p>



Untuk mendukung teknik analisa *single directional view* digunakan teknik analisa deskriptif evaluatif , dapat dilihat pada **Tabel 5.10** dibawah ini



Tabel 5.10 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa *Single Directional View* Pada Segmen 3

Komponen	Hasil Analisa Kondisi Eksisting	Hasil Evaluasi
<b>Sirkulasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sirkulasi kendaraan yang cukup padat pada waktu tertentu menyebabkan arus lalu lintas pada ruas jalan ini terhambat dan menyebabkan kemacetan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi :</b> pada segmen ini, infrastruktur jalan penghibur tidak sesuai dengan kriteria mengenai prasarana jalan yang membutuhkan mobilitas yang baik serta setiap kelas jalan mampu terhubung dengan baik tanpa terjadinya kemacetan.</li> </ul>
<b>Parkir</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa pada segmen ini menyebabkan kendaraan parkir di badan jalan, hal ini mengakibatkan arus lalu lintas terhambat dan menyebabkan kemacetan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> fasilitas parkir yang terdapat pada segmen ini tidak sesuai dengan pedoman perencanaan dan pengopeasian fasilitas parkir dimana parkir di badan jalan boleh asalkan tidak menimbulkan kemacetan, namun pada segmen ini fasilitas parkir pada badan jalan telah menyebabkan kemacetan.</li> </ul>
<b>Street Furniture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reklame-reklame di sepanjang koridor perlu di tata dengan baik karena ukuran yang berbeda-beda sehingga mengurangi estetika kawasan dan menutupi bangunan lama di segmen ini</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> reklame di segmen ini tidak sesuai dengan kriteria aspek yang dipertimbangkan dalam penataan media reklame harus enak dilihat atau dipandang dan harmonis dengan lingkungan baik ukuran, bentuk, tinggi maupun penempatannya</li> </ul>

#### 4. Koridor Segmen 4

Koridor segmen 4 merupakan koridor yang berbatasan langsung dengan Benteng Fort Rotterdam Bangunan yang mendominasi sepanjang koridor di segmen ini adalah sarana perdagangan dan jasa.

Tabel 5.11. Analisa Teknik *Single Directional View* Pada Segmen 4

Hasil Analisa Kondisi Eksisting	
<p><b>Sirkulasi:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sirkulasi kendaraan 2 arah dan cukup padat pada sore hari sampai malam hari</li><li>• Sepanjang jalur pedestrian pada sore hari sampai malam hari dialihfungsikan bagi pedagang kaki lima untuk berjualan dan parkir kendaraan.</li></ul> <p><b>Parkir:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan PKL sepanjang koridor ini sehingga kendaraan parkir di badan jalan (on street)</li></ul> <p><b>Street Furniture:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kurangnya signage-signage dan street furniture yang meningkatkan citra kawasan sebagai kawasan bersejarah untuk menarik wisatawan untuk berkunjung.</li></ul>	 <p>Potongan Jalan Ujung Pandang</p> 

Untuk mendukung teknik analisa *single directional view* digunakan teknik analisa deskriptif evaluatif , dapat dilihat pada **Tabel 5.12** dibawah ini

Tabel 5.12 Analisa Deskriptif Evaluatif Ruang Luar Sebagai Lanjutan Analisa *Single Directional View* Pada Segmen 4

Komponen	Hasil Analisa Kondisi Eksisting	Hasil Evaluasi
<b>Sirkulasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyempitan jalan merupakan salah satu penyebab Pengalihanfungsi jalur pedestrian dan fasilitas jalur pejalan kaki yang belum memadai menyebabkan ketidaknyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, jalur pedestrian belum sesuai dengan kriteria 4C yang akan mempengaruhi kenyamanan fisik dan psikologis orang untuk berjalan kaki.</li> </ul>
<b>Parkir</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak terdapat lahan parkir yang disediakan sarana perdagangan dan jasa pada segmen ini menyebabkan kendaraan parkir di badan jalan, hal ini mengakibatkan arus lalu lintas terhambat dan menyebabkan kemacetan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> fasilitas parkir yang terdapat pada segmen ini tidak sesuai dengan pedoman perencanaan dan pengopeasian fasilitas parkir dimana parkir di badan jalan boleh asalkan tidak menimbulkan kemacetan, namun pada segmen ini fasilitas parkir pada badan jalan telah menyebabkan kemacetan.</li> </ul>
<b><i>Street Furniture</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurangnya signage-signage sebagai informasi bagi wisatawan tentang spot wisata dan penanda arah serta perabot jalan pada jalur pedestrian sehingga citra kawasan sebagai kawasan bersejarah kurang maksimal dan fasilitas penunjang bagi wisatawan terabaikan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Berdasarkan hasil evaluasi:</b> pada segmen ini, menurut pedoman rencana bangunan dan tata lingkungan dimana suatu kawasan memerlukan penyediaan elemen pendukung kegiatan dimana gabungan fungsi dan estetika perabot jalan dapat membentuk karakter lingkungan dan citra kawasan.</li> </ul>

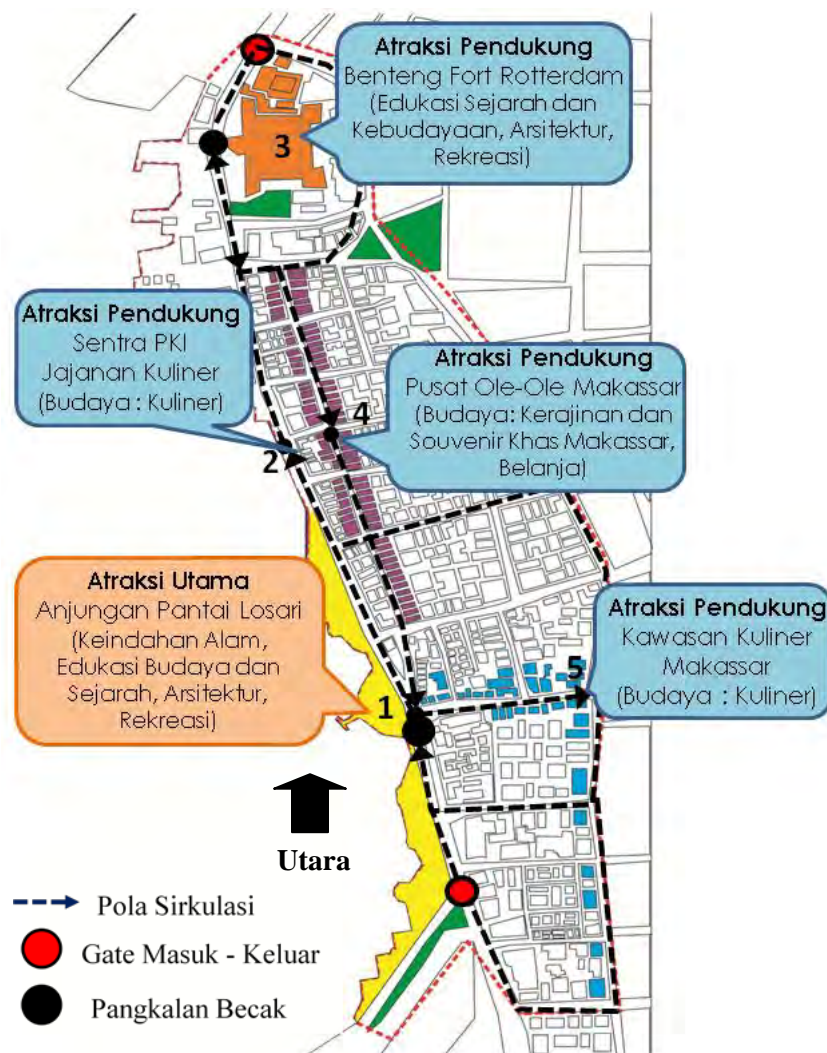
Berdasarkan hasil analisa *single directional view* yang didukung dengan teknik evaluasi ditinjau pada 4 aspek yaitu sirkulasi, parkir, tata hijau dan *street furniture* pada tiap segmen spot wisata di Kawasan Pantai Losari dapat diidentifikasi bahwa pengaruh ruang luar terhadap kurangnya keterhubungan antar spot wisata dalam kawasan Pantai Losari yaitu :

- Pola sirkulasi manusia dan kendaraan belum memudahkan wisatawan ke antar tiap spot wisata dimana titik-titik macet masih di jumpai di beberapa spot wisata.
- Parkir *on street* yang mendominasi tiap segmen dapat menghambat wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata
- Kenyamanan dan keamanan wisatawan pada jalur pedestrian masih terabaikan dengan kurangnya kelengkapan fasilitas yang disediakan dan pengalihfungsian jalur pedestrian oleh PKL dan parkir kendaraan.
- *Street furniture* dan reklame yang semrawut di beberapa segmen dapat merusak citra dan vista kawasan sehingga dapat mengurangi daya tarik spot wisata.

### 5.3 Analisis Character Appraisal Sebagai Rangkuman

#### 5.3.1 Simpulan Hasil Analisa

Dari setiap hasil analisis yang telah diuraikan pada pembahasan diatas, menghasilkan suatu penilaian karakter tiap spot wisata untuk mendukung konsep penataan kawasan Pantai Losari yang dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan tema khusus yang memberikan motivasi bagi wisatawan melakukan perjalanan wisata.



Gambar. 5.23 Simpulan Analisa  
(Hasil Analisis, 2015)

Berdasarkan hasil analisis deskriptif kualitatif untuk mengetahui karakteristik tiap atraksi wisata dalam kawasan Pantai Losari, dari **Gambar 5.5** menunjukkan bahwa adanya penambahan spot wisata dalam kawasan Pantai Losari yaitu Sentra PKL Jajanan Khas Makassar yang cukup diminati oleh wisatawan dan menjadi daya tarik kawasan Pantai Losari, spot wisata yang terdapat dalam kawasan Pantai Losari juga dibedakan menjadi atraksi utama dan atraksi pendukung yaitu atraksi utama adalah Anjungan Pantai Losari dan atraksi pendukung adalah Kawasan Kuliner Makassar, Sentra PKL jajanan Makassar, Benteng Fort Rotterdam dan Pusat Ole-Ole Makassar. Dari klasifikasi jenis atraksi tersebut juga berpengaruh terhadap pemilihan rute dimana Anjungan Pantai Losari selalu ada dalam pemilihan rute karena merupakan atraksi utama dalam kawasan Pantai Losari.

Berdasarkan hasil analisis *cognitive mapping* dan *single directional view* untuk mengetahui karakteristik *linkage* saat ini yang menghubungkan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari dan pengaruh ruang luar terhadap kualitas *linkage* yang menghubungkan tiap spot wisata, diketahui bahwa keterkaitan antar massa dan ruang dalam kawasan cukup dinamis dan berkarakter pada Kawasan Pantai Losari. Keterkaitan antar spot wisata juga dipengaruhi oleh klasifikasi minat wisatawan terhadap atraksi wisata pada spot wisata, waktu operasional tiap spot wisata, dan klasifikasi berdasarkan kemudahan pergerakan wisatawan. Maka dari itu, dilihat pada **Gambar 5.5** menunjukkan bahwa keterkaitan antar tiap spot wisata dapat dihubungkan dengan *linkage* yang baik apabila jalan, jalur pedestrian dan ruang luar yang menghubungkan tiap spot wisata ditingkatkan kualitasnya dan dihubungkan dengan sebuah rute perjalanan wisata.

Berdasarkan persepsi responden, pola pergerakan wisatawan dalam kawasan Pantai Losari didominasi *single point* (mengunjungi satu spot wisata), dimana spot wisata yang digemari wisatawan adalah spot wisata Reklamasi Anjungan Pantai Losari. Kesan wisatawan saat melakukan pergerakan dalam kawasan Pantai Losari adalah **dominan kesan budaya Makassar** yang disajikan dalam beberapa spot

wisata yang melekat dalam benak wisatawan saat mengunjungi kawasan ini, dan keinginan wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan Pantai Losari dominan menginginkan berjalan kaki dan menggunakan moda angkutan becak sambil menikmati atraksi wisata yang disajikan spot wisata dalam kawasan ini sehingga dapat menjadi masukan dalam pemberian alternatif rute.

Berdasarkan hasil index card diketahui bahwa daya tarik baik yang dominan maupun yang paling sedikit memotivasi wisatawan berkunjung perlu dikemas lebih menarik untuk memotivasi wisatawan untuk berkunjung ke kawasan Pantai Losari dan melakukan perjalanan wisata ke spot-spot wisata lainnya. Spot wisata yang paling sedikit diminati wisatawan sebaiknya perlu ditata dengan baik dengan penambahan atraksi wisata sehingga dapat memotivasi wisatawan untuk berkunjung ke spot-spot wisata tersebut.

## 5.5 Tema Khusus

Berdasarkan hasil analisa yang telah dijabarkan di atas, maka penilaian karakter Kawasan Pantai Losari untuk menentukan pemilihan tema khusus yang memberikan daya tarik dan kesan bagi wisatawan dalam menghubungkan tiap spot wisata sebagai berikut:

Tabel 5.13 Aspek Penilaian Pemilihan Tema Penataan Kawasan Pantai Losari

No.	Aspek Penilaian	Penjelasan
1.	Karakteristik dan Potensi Atraksi Wisata	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karakteristik atraksi wisata yang ditawarkan pada kawasan Pantai Losari <b>dominan atraksi wisata budaya</b> meliputi; bangunan peninggalan sejarah dan museum di Benteng Fort Rotterdam, bangunan keagamaan di Masjid Terapung, seni dan patung budaya di Anjungan Pantai Losari, serta mencoba kuliner (masakan) setempat di Kawasan Kuliner Makassar dan Sentra Jajanan PKL.</li> <li>Terdapat moda angkutan becak yang merupakan moda transportasi tradisional dan salah satu ikon budaya Makassar yang perlu dilestarikan serta dapat menjadi salah satu atraksi budaya dalam Kawasan Pantai Losari.</li> </ul>

2.	Karakteristik <i>Linkage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karakteristik <i>linkage</i> berdasarkan kesan wisatawan saat melintas dalam kawasan Pantai Losari adalah <b>dominan kesan budaya Makassar</b> yang disajikan pada beberapa spot wisata yang melekat dalam benak wisatawan saat mengunjungi kawasan ini.</li> <li>• Pola pergerakan wisatawan didominasi pada spot-spot wisata yang menyajikan beragam atraksi wisata khususnya atraksi alam, kebudayaan dan sejarah.</li> </ul>
3.	Persepsi Wisatawan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selain daya tarik utama wisatawan mengunjungi kawasan Pantai Losari melihat ikon kota Makassar dan keindahan Pantai Losari, <b>daya tarik kedua yang memotivasi wisatawan mengunjungi kawasan Pantai Losari adalah wisata budaya</b> dengan mengunjungi patung miniatur budaya 4 Suku Besar di Anjungan Pantai Losari dan Benteng Fort Rotterdam yang tidak dapat dijumpai di tempat lain selain mengunjungi langsung tempat tersebut yang mencerminkan budaya Makassar.</li> </ul>
4.	Visi Pemerintah Kota Makassar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visi pemerintah Kota Makassar “Makassar Kota Dunia Berlandaskan Kearifan Lokal”, dari visi tersebut Pemerintah melakukan Reklamasi Pantai Losari untuk <b>membangun ikon kota Makassar bertaraf “dunia” namun tidak melupakan budaya – budaya lokal kota Makassar</b> dengan membangun pula atribut-atribut budaya di dalamnya.</li> </ul>

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan aspek penilaian di atas, maka tema khusus yang dipilih sebagai konsep dasar dan makro dalam penentuan kriteria dan konsep penataan adalah “*Experiencing Makassar Cultural Attractions*” yang mengintegrasikan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari baik secara fisik dan visual dengan atraksi kebudayaan Makassar melalui alternatif rute beberapa moda transportasi dan diharapkan dapat mendorong wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata serta memberikan kesan yang khas bagi wisatawan.



## 5.4 Kriteria Khusus

Kriteria khusus diperoleh dari kriteria umum yang telah dirumuskan pada kajian teori dan dari hasil analisa yang telah dilakukan mengenai karakteristik atraksi wisata, elemen *linkage* dan pengaruh ruang luar terhadap kualitas *linkage* dalam kawasan Pantai Losari yang didasari oleh tema khusus yang telah dipilih yaitu **“Experiencing Makassar Cultural Attractions”** yang dijabarkan pada tabel berikut:

Tabel 5.14 Kriteria Khusus Penataan Kawasan Pantai Losari sebagai *Urban Tourism* Kota Makassar

No.	Pokok Bahasan	Kriteria Umum	Kriteria Khusus
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Pariwisata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiap Atraksi Wisata seharusnya memenuhi tiga syarat yaitu adanya <i>something to see, something to buy, dan something to do.</i>(Yoeti, 1999)</li> <li>• Daerah tujuan wisata hendaknya dapat dicapai dengan mudah oleh wisatawan (Middleton, 1989)</li> <li>• Tiap atraksi wisata seharusnya memiliki kelengkapan fasilitas yang mendukung kegiatan wisata (Yoeti, 1999)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiap Spot wisata seharusnya menyajikan atraksi wisata yang lebih bervariasi dan mencirikan budaya lokal Makassar untuk menahan wisatawan lebih lama dan memberikan kesan yang khas bagi wisatawan</li> <li>• Tiap Spot wisata seharusnya menyediakan fasilitas wisata yang memberikan keamanan dan kenyamanan wisatawan untuk mendukung kegiatan wisata di kawasan Pantai Losari.</li> </ul>
2.	Ruang Luar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi seharusnya menjamin Keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengendara bermotor. (Prabawasari dan Suparman, 2000)</li> <li>• Sirkulasi seharusnya memisahkan jalur pejalan kaki dan kendaraan. (Shirvani, 1985)</li> <li>• Sirkulasi seharusnya memberikan kebebasan ruang gerak bagi pengunjung. (Shirvani, 1985)</li> <li>• Sistem Parkir seharusnya memperhatikan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki serta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi yang mengintegrasikan tiap spot wisata harus mendukung dan menyediakan jalur yang baik dan saling terhubung, dan dapat diakses oleh semua orang dari segala usia dan kebutuhan wisatawan</li> <li>• Parkir <i>On Street</i> sebaiknya dihindari khususnya pada koridor yang padat pengunjung agar sirkulasi kendaraan dan manusia tidak terhambat dalam melakukan perjalanan wisata.</li> </ul>

(1)	(2)	(3)	(4)
		<p>pencapaian ruang (Hakim dan Utomo,2004)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tata hijau seharusnya memperhatikan keteduhan, variasi, kesesuaian dan estetika. (Hakim dan Utomo,2004)</li> <li>• <i>Street Furniture</i> seharusnya menarik dari segi penataan dan bentuk, tahan dari segala iklim dan kemudahan dalam perawatan serta perbaikan. (Pedoman rencana tata bangunan dan lingkungan PU, 2007)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tata hijau seharusnya dapat menciptakan iklim mikro kawasan Pantai Losari yang memiliki iklim lebih panas daripada daerah lainnya yang berorientasi pada kepentingan wisatawan</li> <li>• Perlu ketersediaan <i>street furniture</i> pada tiap koridor kawasan untuk memudahkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata yang mengutamakan keamanan dan kenyamanan wisatawan</li> </ul>
3.	<i>Linkage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harus dapat mengintegrasikan tiap spot wisata secara fisik dan visual. (Trancik, 1986)</li> <li>• Harus dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan kejelasan pola pergerakan bagi wisatawan dan membentuk karakter kawasan. (Trancik, 1986)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Linkage</i> dalam kawasan Pantai Losari seharusnya dapat mengintegrasikan tiap spot wisata secara fisik dan visual dan membentuk rute wisata yang memudahkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata.</li> <li>• <i>Linkage</i> dalam kawasan Pantai Losari seharusnya dapat mengintegrasikan tiap spot wisata dengan kejelasan pola pergerakan wisatawan yang membentuk rute wisata.</li> </ul>

Sumber. Hasil Identifikasi, 2015

## 5.7 Konsep dan Arahkan Penataan

Hasil akhir dari penyusunan kriteria desain dijelaskan melalui konsep kemudian arahan penataan berupa ilustrasi yang diusulkan dalam kawasan Pantai Losari. Ilustrasi atau visualisasi yang dipilih adalah ilustrasi yang dirasa memiliki tingkat *urgent* yang tinggi untuk segera dilakukan upaya penataan untuk mewujudkan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* kota Makassar yang didasari oleh tema khusus yang telah dipilih yaitu “*Experiencing Makassar Cultural Attractions*”.

Konsep dan arahan penataan dalam keterhubungan antar spot wisata dalam kawasan Pantai Losari mencakup dua hal yaitu:

- a. Keterhubungan antar spot wisata dalam kawasan Pantai Losari berkaitan dengan atraksi wisata yang ditawarkan tiap spot wisata khususnya atraksi budaya, dimana adanya keterhubungan antar spot wisata yang keseluruhannya menyajikan atraksi budaya.
- b. Kejelasan *linkage* yang menghubungkan antar spot wisata melalui alternatif rute beberapa moda transportasi, dimana penataan *linkage* antar spot wisata secara struktural maupun visual. Struktural dalam arahan penataan ini berupa jalur kendaraan, jalur pedestrian dan jalur becak/sepeda, dan secara visual berupa penanda ataupun vegetasi dan pohon peneduh yang menghubungkan antar spot wisata.

Dalam memudahkan dalam penjabaran konsep dan arahan penataan, maka penjabaran sesuai pokok bahasan masing- masing aspek antara lain: aspek **Pariwisata**, aspek **Ruang Luar**, dan aspek *Linkage*.

Penyajian konsep dan arahan penataan disusun dalam bentuk Tabel (Tabel 5.15 hingga Tabel 5.17).

Tabel 5.15 Konsep dan Arahana Penataan Aspek Pariwisata

<b>Kriteria Penataan</b>	Tiap Spot wisata seharusnya menyajikan atraksi wisata yang lebih bervariasi untuk menahan wisatawan lebih lama dan memberikan kesan yang khas bagi wisatawan
<b>Tema</b>	Menyajikan atraksi wisata budaya yang beragam dan mencirikan budaya khas Sulawesi Selatan di seluruh spot wisata dalam kawasan Pantai Losari
<b>Konsep Penataan</b>	<b>Menyajikan atraksi wisata budaya yang beragam pada spot wisata</b> melalui adanya tarian budaya pada atraksi utama yaitu Anjungan Pantai Losari dan Benteng Fort Rotterdam, pemberian edukasi bagi wisatawan tentang cara pembuatan souvenir dan kerajinan di Pusat ole-Ole Makassar dan culinary night street di kawasan kuliner Makassar

Salah satu atraksi budaya yaitu tarian pagellu yaitu tarian khas Toraja yang dapat menambah sajian wisata di Benteng Fort Rotterdam

Salah satu atraksi budaya yang dapat disajikan dalam pusat ole-ole khas Makassar yaitu cara pembuatan kain sutera yang termasuk ole-ole kerajinan khas Makassar.

Salah satu atraksi budaya yang dapat disajikan yaitu “tarian Paraga” di anjungan Pantai Losari sebagai atraksi yang menghibur wisatawan sambil menunggu sunset pantai losari

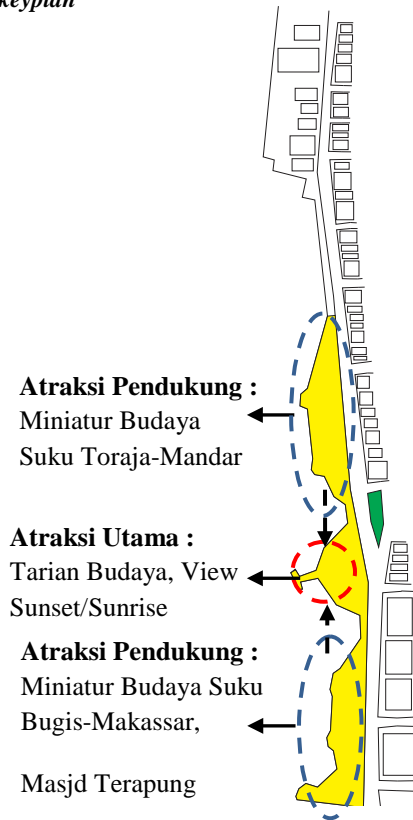
Penambahan atraksi wisata “culinary night street” di kawasan kuliner Makassar untuk memberikan suasana berbeda bagi Pengunjung dalam mencicipi Makanan Khas Makassar.



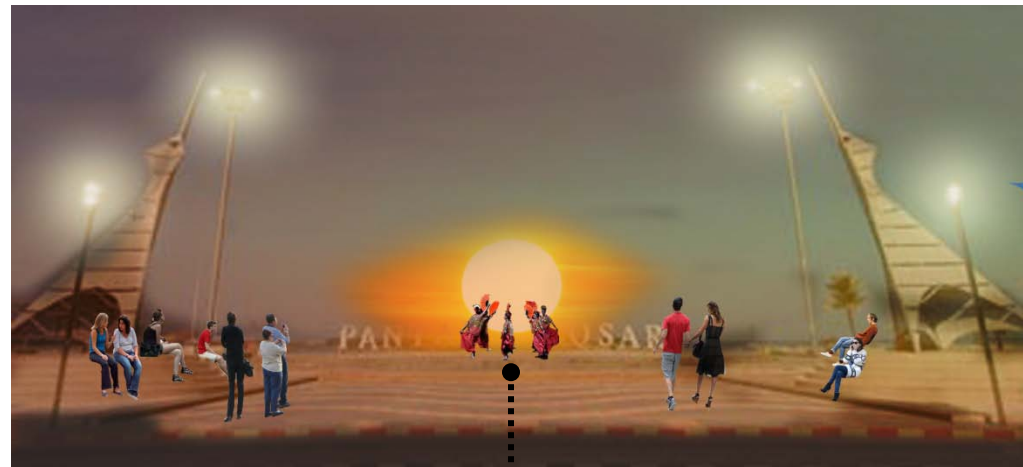
*keyplan*



*Foto Eksisting*

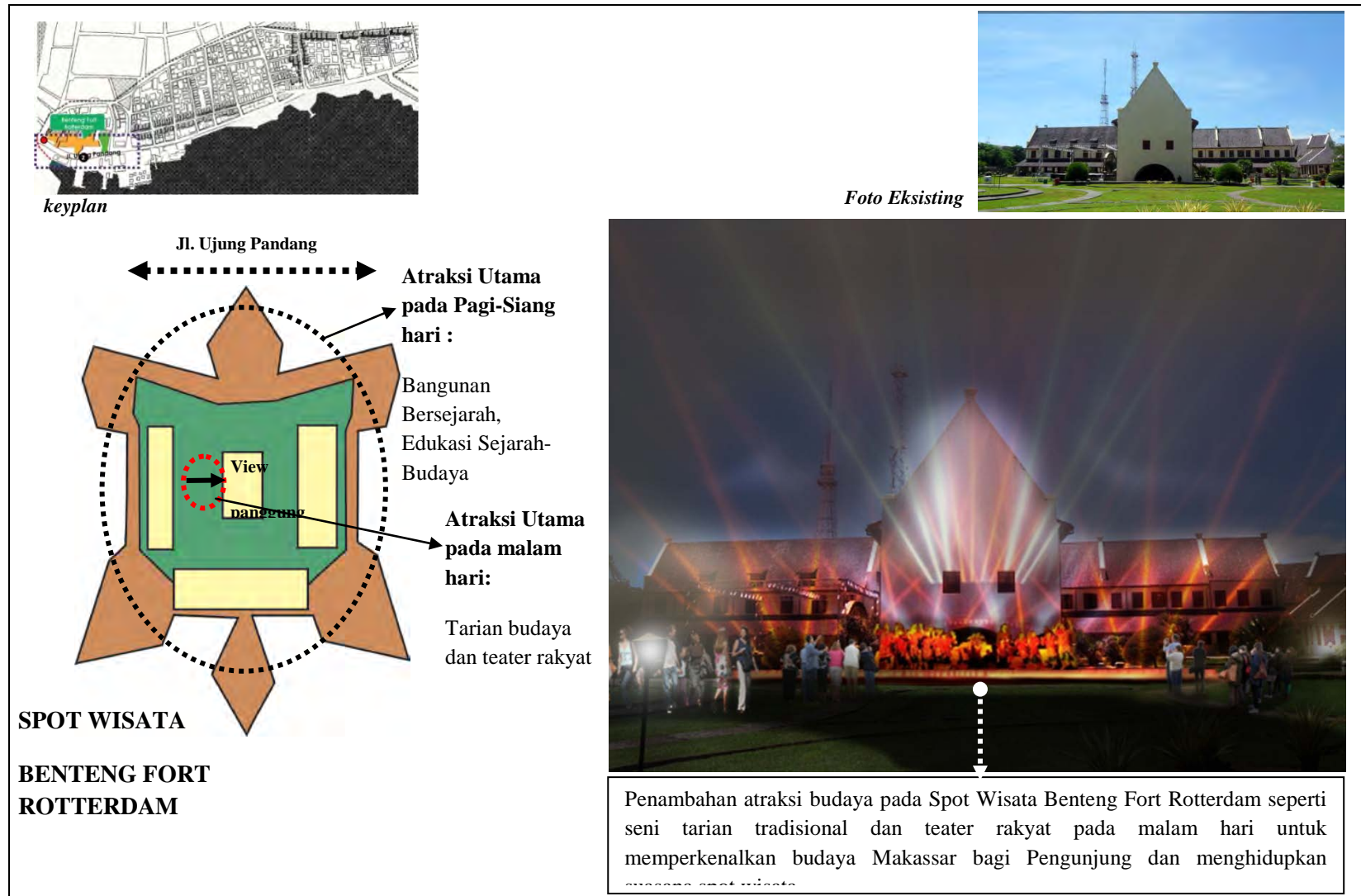


*Miniatur Pahlawan*



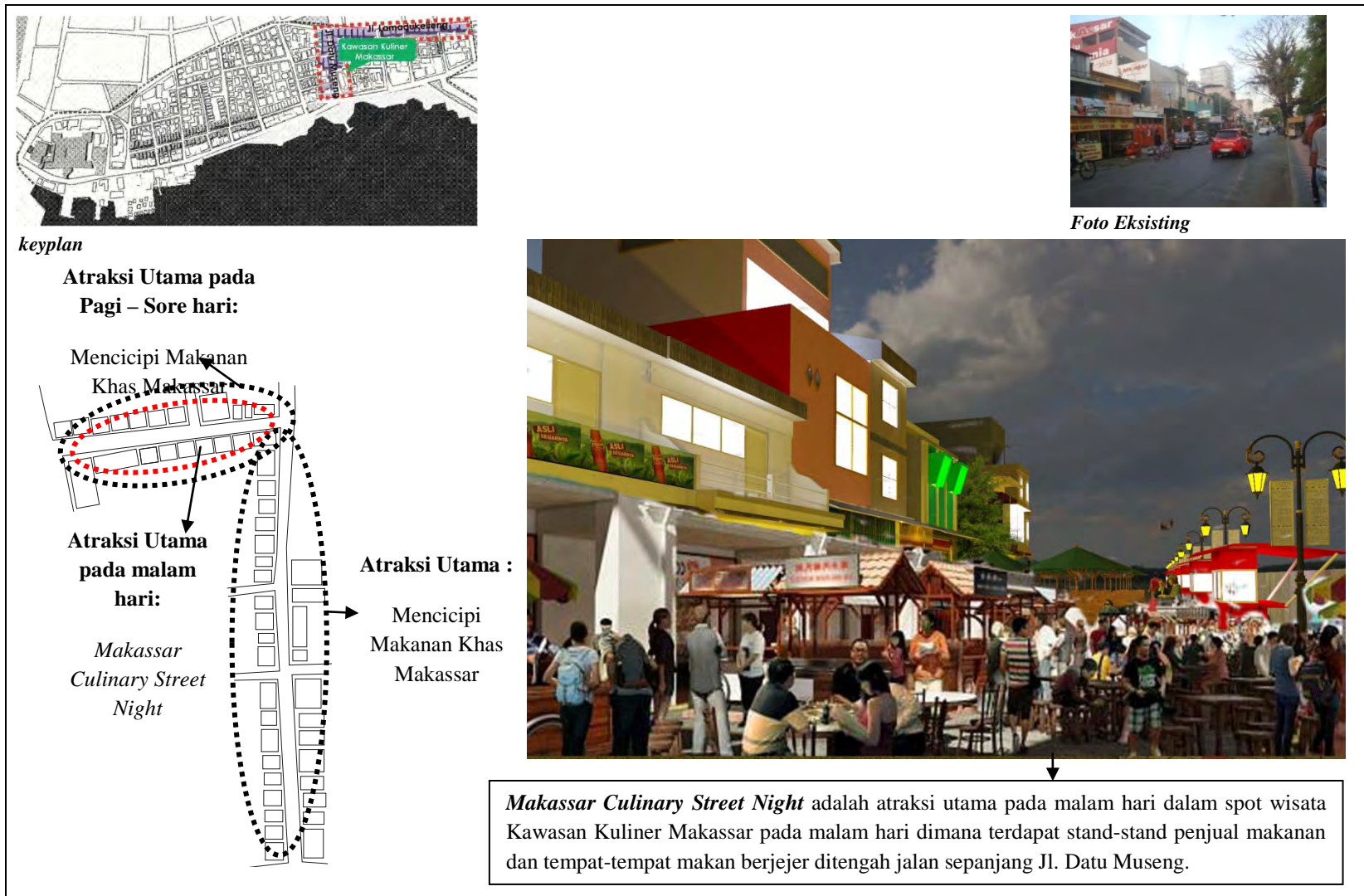
Terdapat atraksi budaya tarian tradisional berbagai daerah di Sulawesi Selatan pada sore hari di spot wisata Anjungan Pantai Losari sebagai atraksi budaya utama bagi pengunjung sambil menikmati view sunset di Pantai Losari.

Gambar 5.24 Arahan Penataan Aspek Pariwisata 1-1  
Sulawesi Selatan



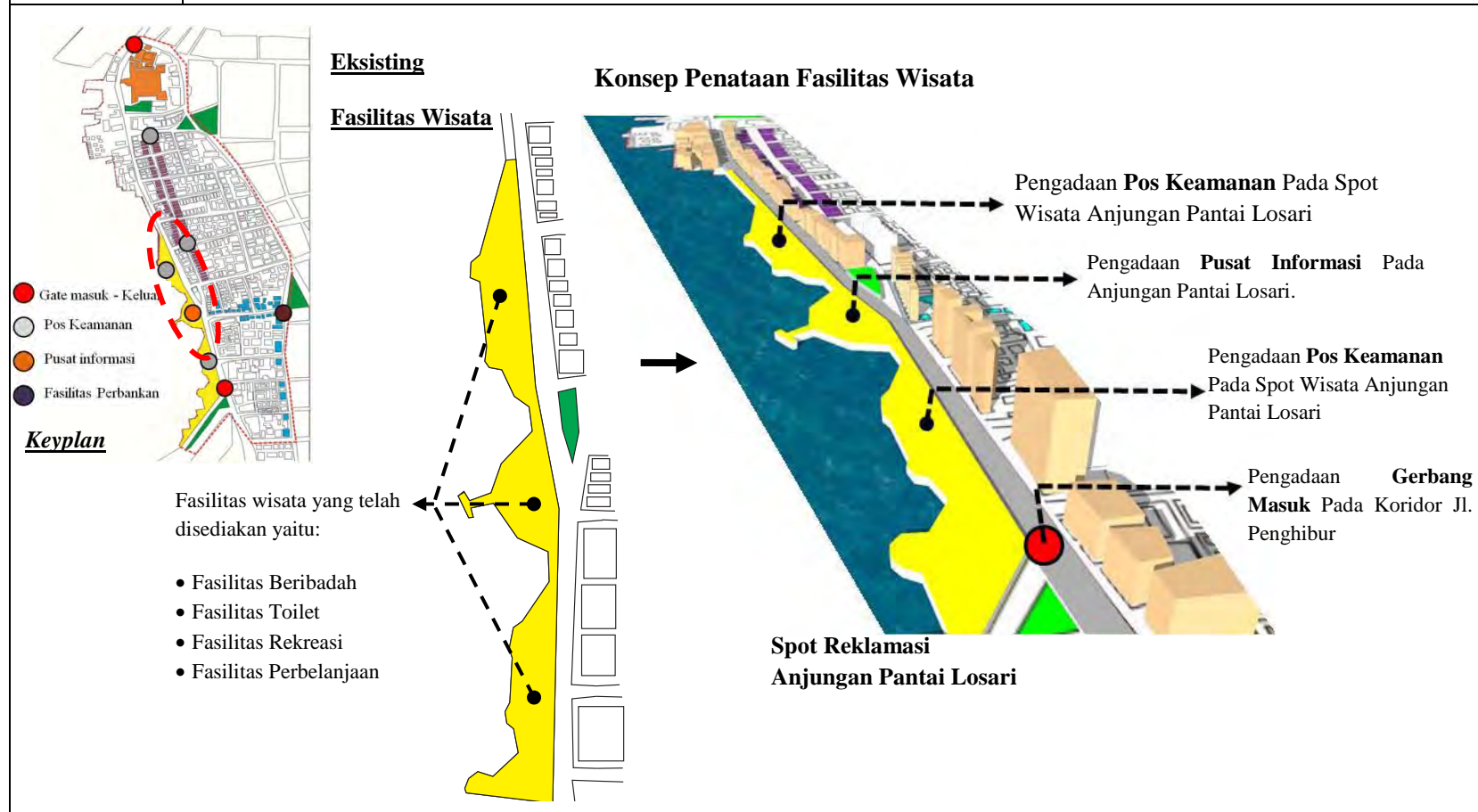
Gambar 5.25 Arahan Penataan Aspek Pariwisata 1-2





Gambar 5.26 Arahana Penataan Aspek Pariwisata 1-3

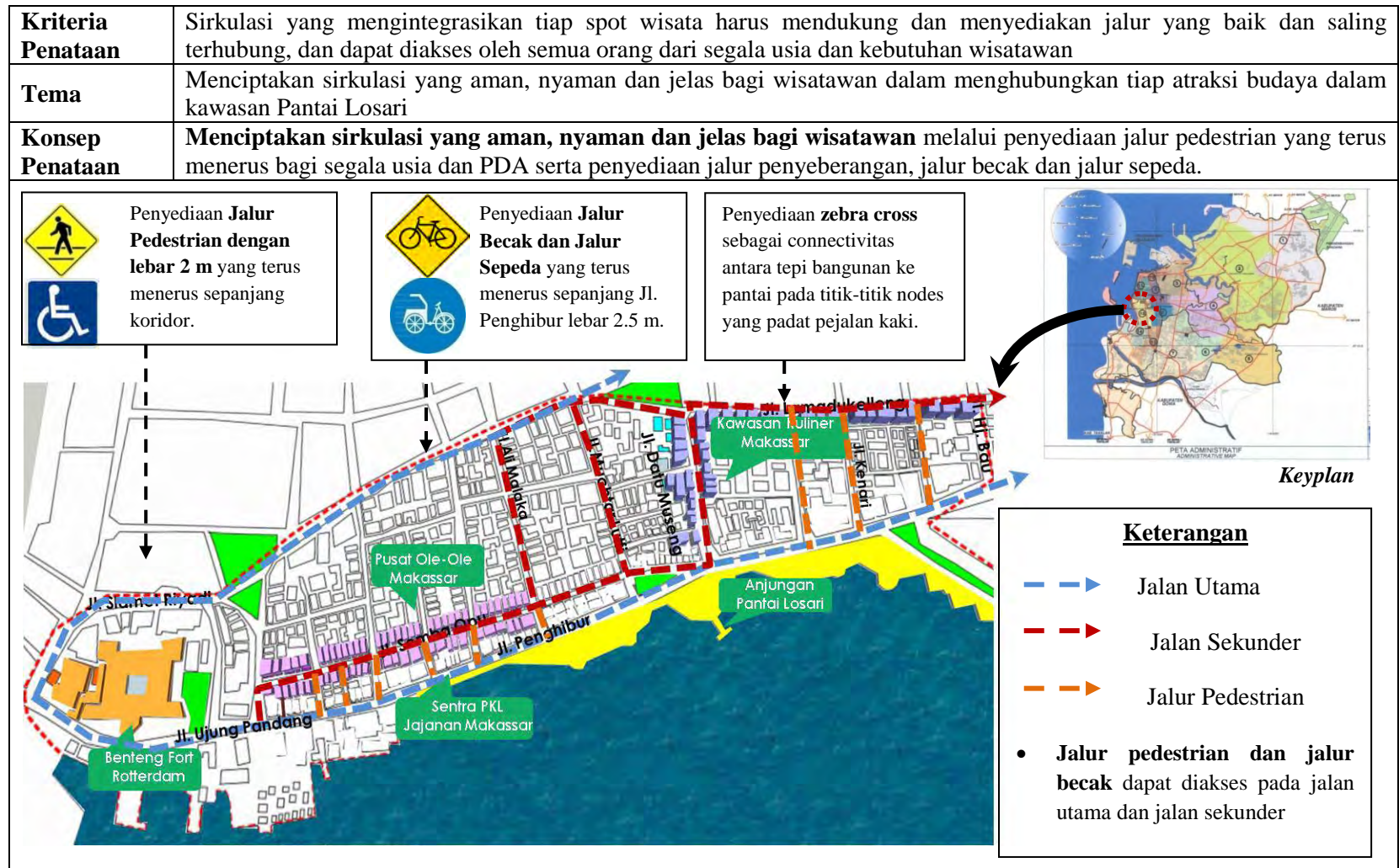
<b>Kriteria Penataan</b>	Tiap Spot wisata seharusnya menyediakan fasilitas wisata yang memberikan keamanan dan kenyamanan wisatawan untuk mendukung kegiatan wisata di kawasan Pantai Losari.
<b>Tema</b>	Menyediakan fasilitas wisata yang mendukung kegiatan wisata budaya dalam kawasan Pantai Losari
<b>Konsep Penataan</b>	<b>Memberikan fasilitas wisata yang memberikan keamanan dan kenyamanan wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata</b> melalui penambahan pusat informasi, fasilitas perbankan, dan pos keamanan.

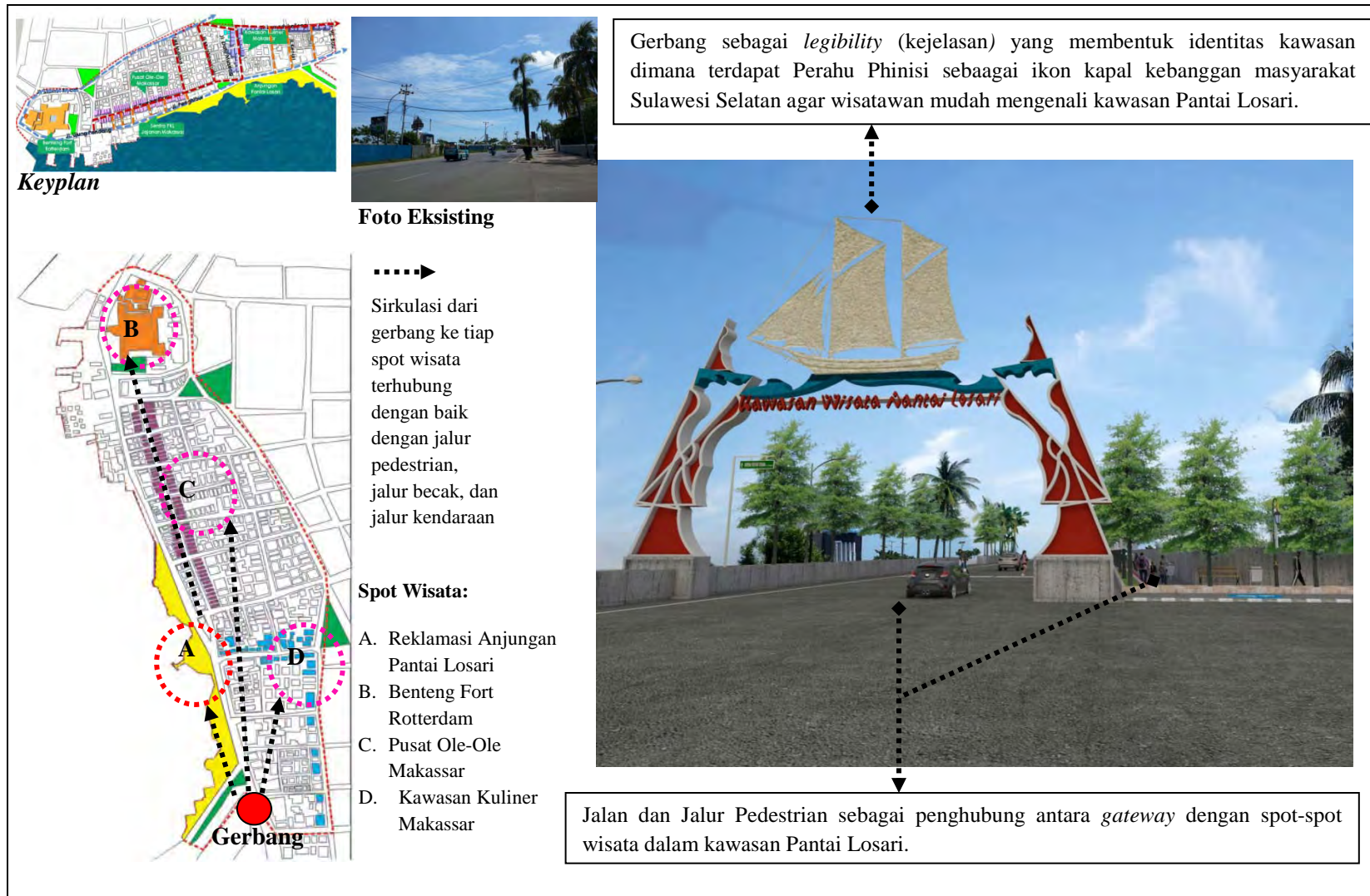






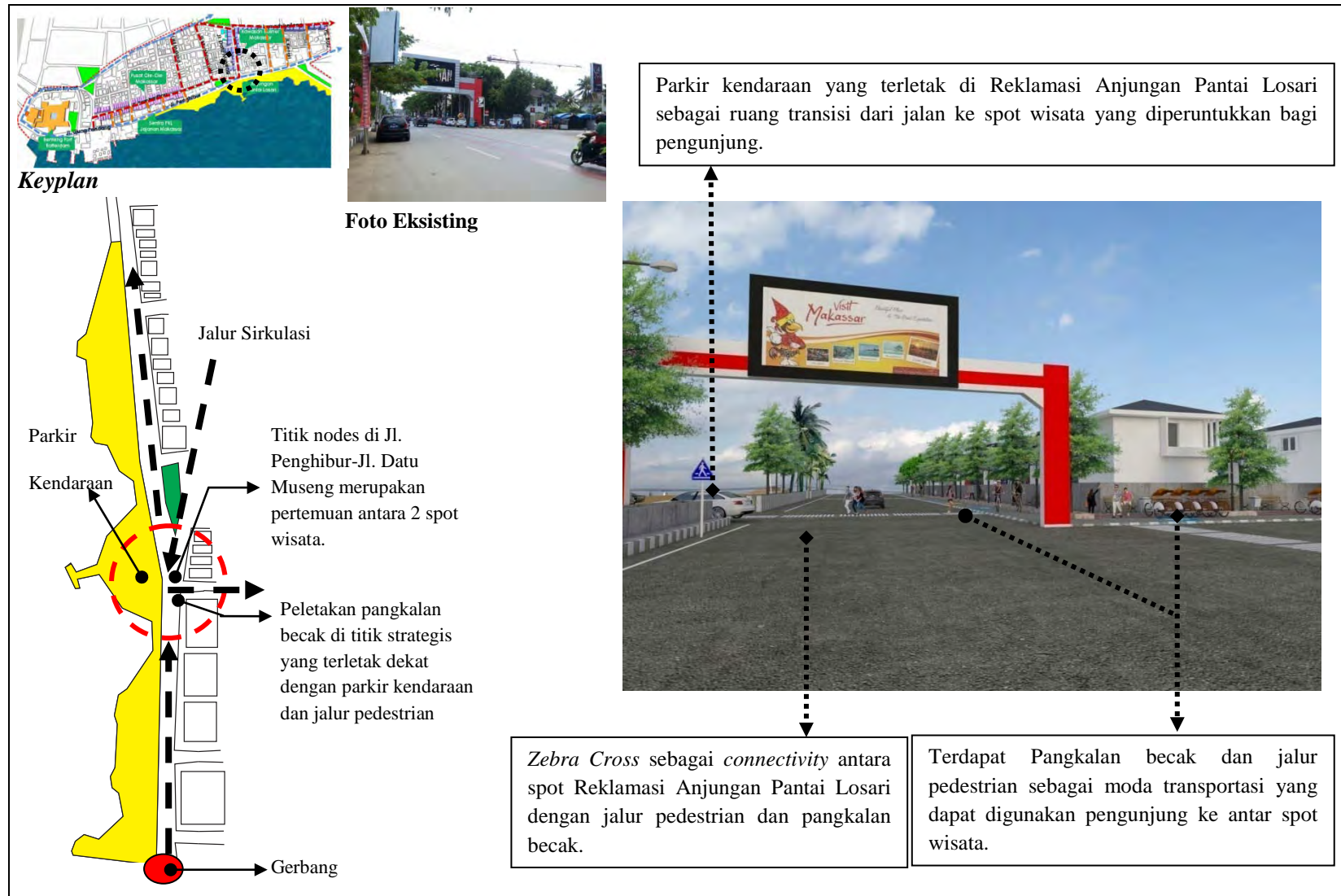
Tabel 5.16 Konsep dan Arahana Penataan Aspek Ruang Luar



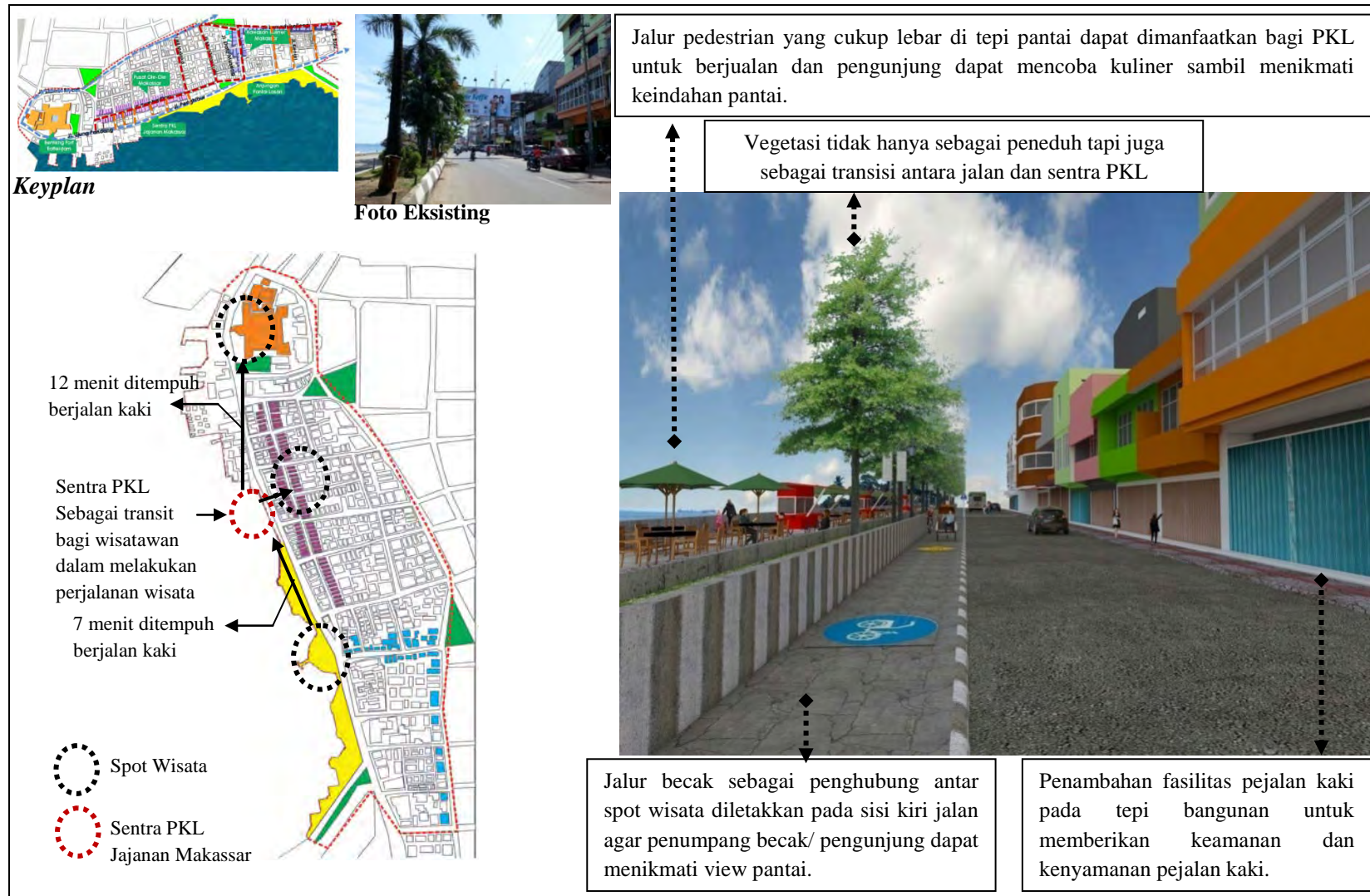


Gambar 5.27 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-1

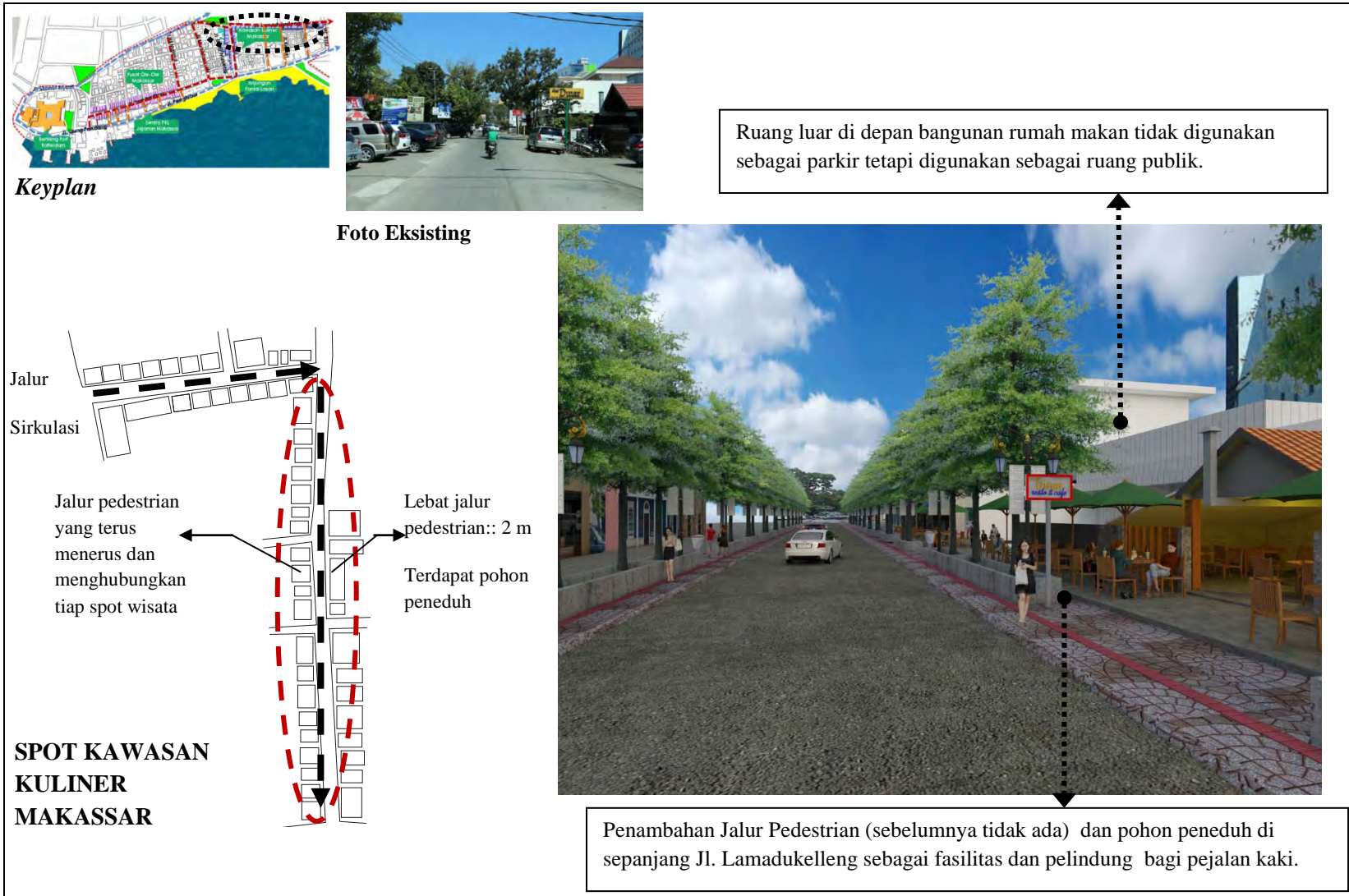




Gambar 5.28 Arahana Penataan Aspek Ruang Luar 1-2

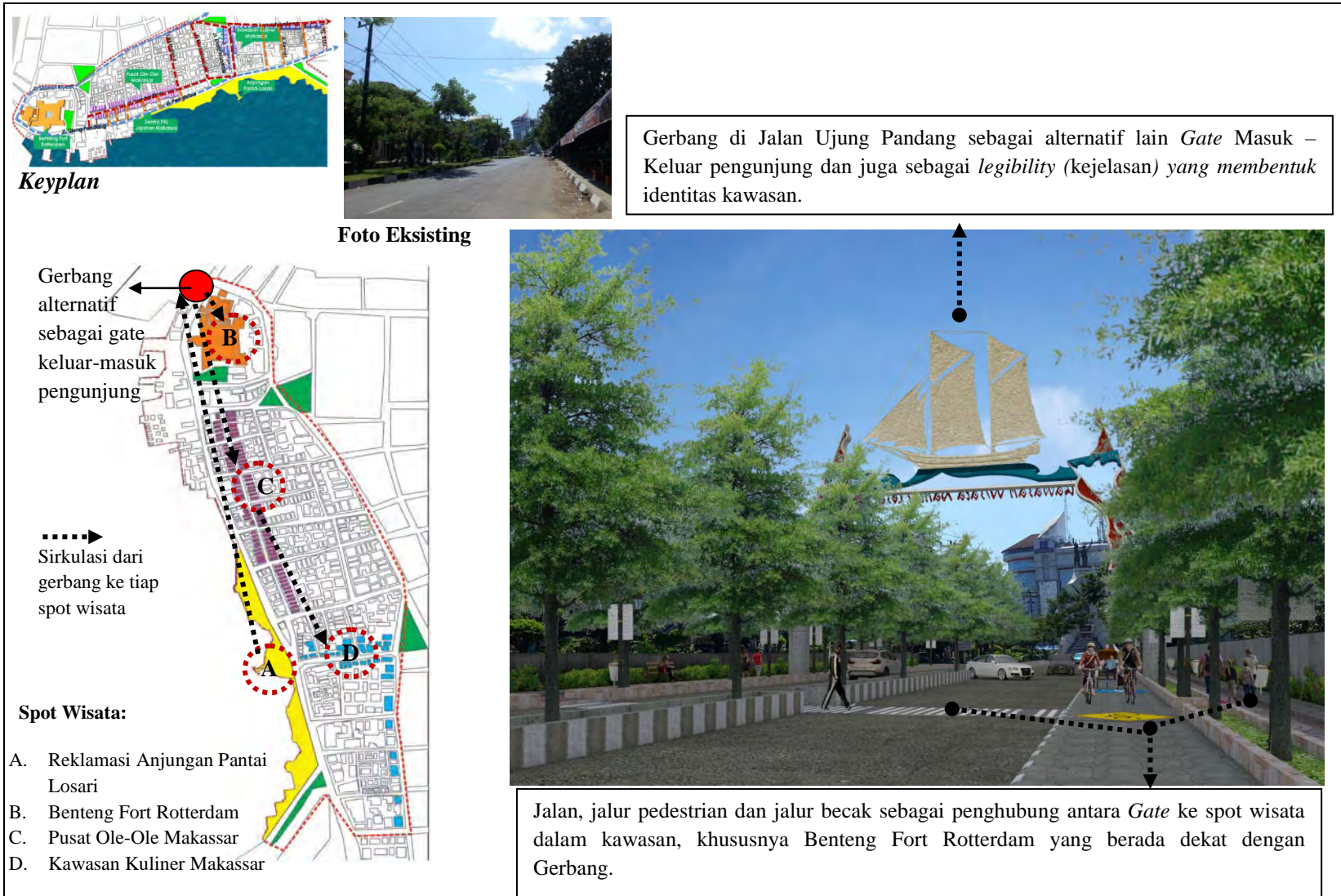


Gambar 5.29 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-3



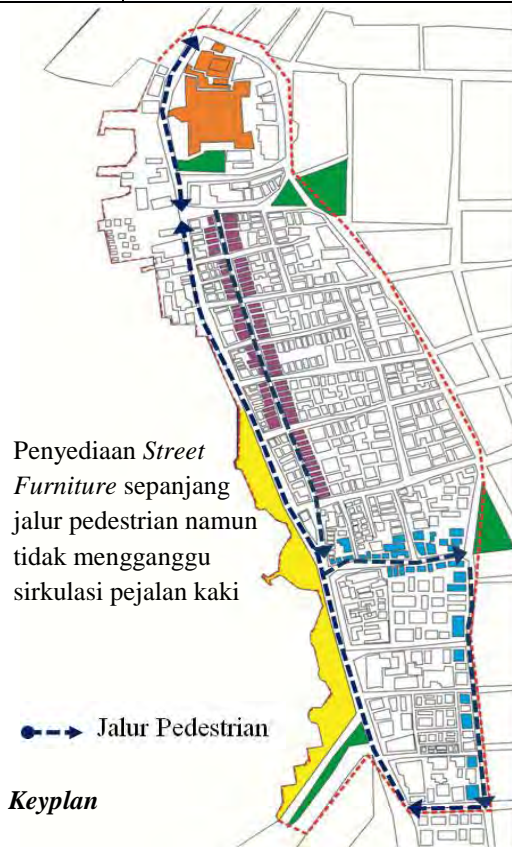
Gambar 5.30 Arahana Penataan Aspek Ruang Luar 1-4





Gambar 5.31 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-5

<b>Kriteria Penataan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perlu ketersediaan <i>street furniture</i> pada tiap koridor kawasan untuk memudahkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata yang mengutamakan keamanan dan kenyamanan wisatawan</li> </ul>
<b>Tema</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fasilitas <i>street furniture</i> pada tiap koridor dalam kawasan Pantai Losari mencirikan nuansa lokal dan khas budaya Makassar</li> </ul>
<b>Konsep Penataan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Menyediakan fasilitas <i>street furniture</i> pada tiap koridor</b> melalui penyediaan tempat sampah, penerangan, bangku-bangku, vegetasi, serta pepohonan yang mencirikan bentuk dan nuansa lokal agar menciptakan kondisi aman, nyaman dan bersih dalam kawasan Pantai Losari</li> </ul>



Sumber: m1.behance.net

### Tempat Sampah

Peletakan tempat sampah umum pada tiap jarak 23 m pada jalur pedestrian. Bentuk tempat sampah harus mencirikan nuansa lokal, dan adanya pemisah antara sampah organik dan anorganik.



Sumber: m1.behance.net

### Bangku

Peletakan bangku jalan ditetapkan pada tiap jarak 8 m bersampingan dengan tempat sampah umum dan tidak mengganggu sirkulasi pejalan kaki. Bentuk bangku jalan harus mencirikan nuansa khas lokal.



Sumber: myfreephotoshop.com

### Lampu Jalan

Peletakan lampuu jalan ditetapkan pada tiap jarak 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak. Bentuk lampu jalan harus mencirikan nuansa khas lokal

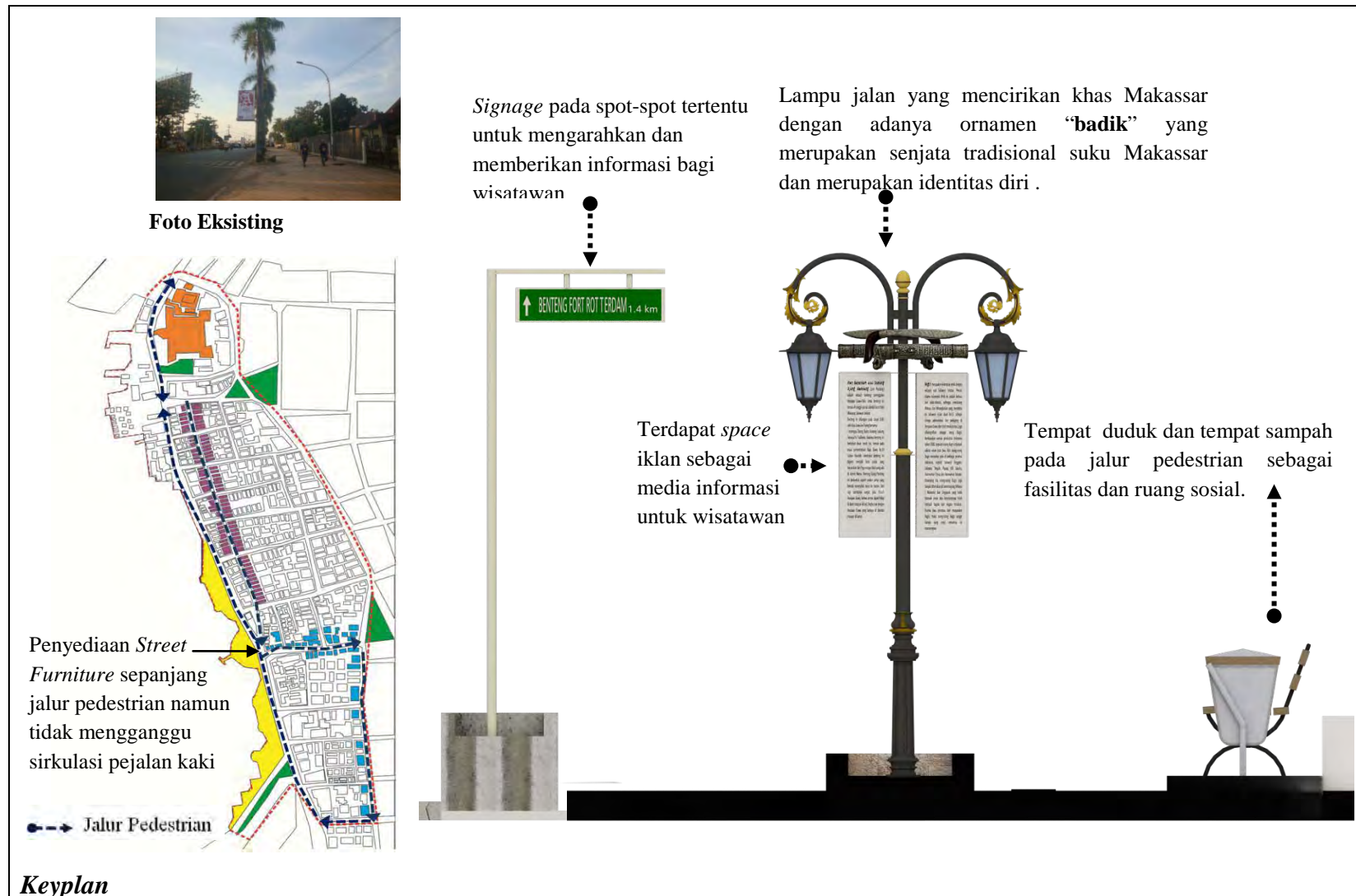


Sumber: myfreephotoshop.com

### Pohon Peneduh

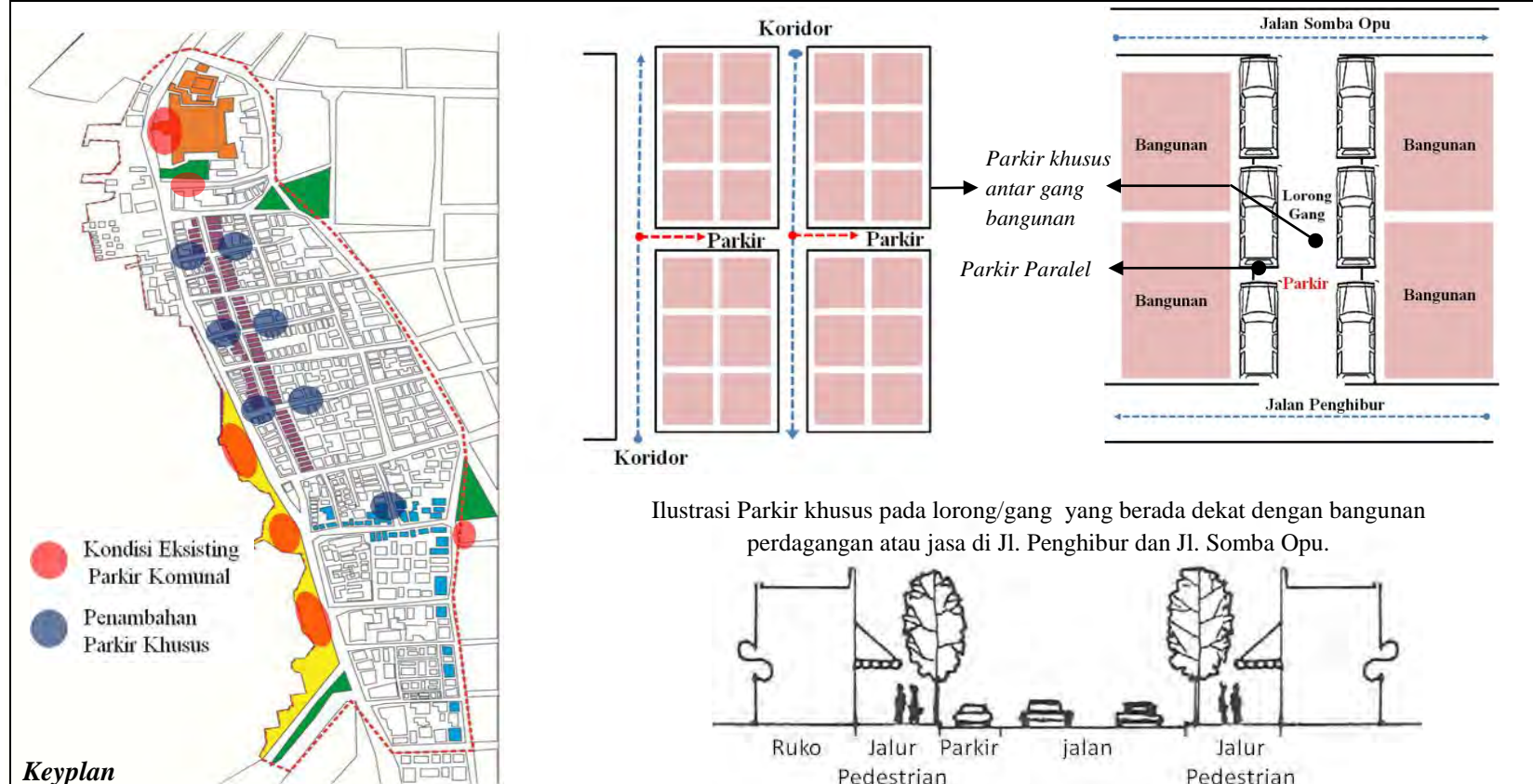
Peletakan pohon peneduh pada jalur pedestrian pada tiap jarak 7.5 m dengan jenis pohon angkana atau pohon damar.

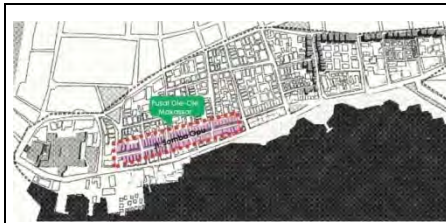




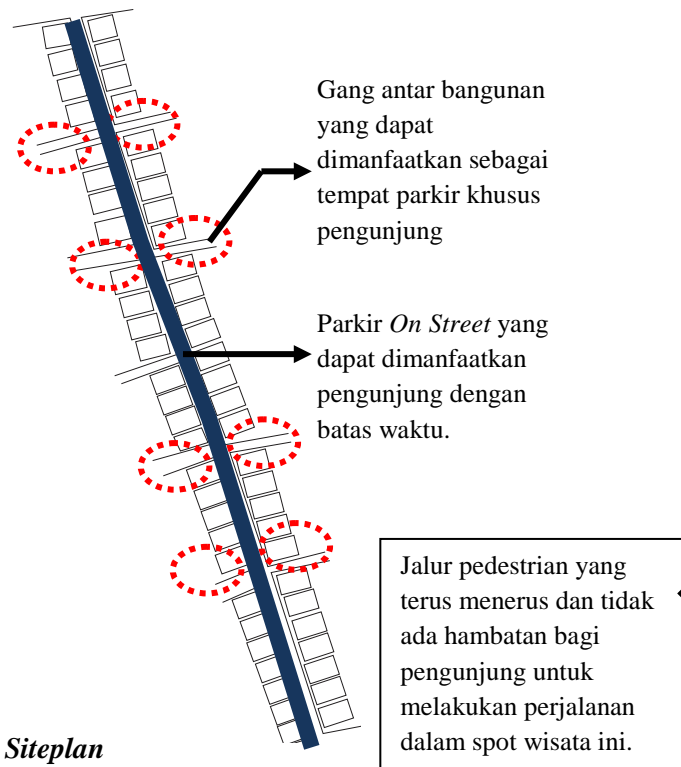
Gambar 5.32 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-6

<b>Kriteria Penataan</b>	Parkir <i>On Street</i> sebaiknya dihindari khususnya pada koridor yang padat pengunjung agar sirkulasi kendaraan dan manusia tidak terhambat dalam melakukan perjalanan wisata.
<b>Tema</b>	Memfasilitasi wisatawan yang melakukan perjalanan wisata budaya dengan penyediaan tempat khusus kendaraan bagi wisatawan.
<b>Konsep Penataan</b>	<b>Menyediakan tempat khusus kendaraan bermotor</b> melalui penyediaan parkir di beberapa titik koridor Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur dengan parkir di bagian dalam bangunan pada lorong/gang yang berada dekat dengan bangunan tersebut, ataupun memberikan waktu khusus bagi kendaraan yang parkir di bahu jalan





**keyplan**



**Siteplan**

Terdapat beberapa alternatif parkir bagi pengunjung selain di bahu jalan juga terdapat parkir khusus pada lorong/gang antar bangunan ruko.



**Foto Eksisting**



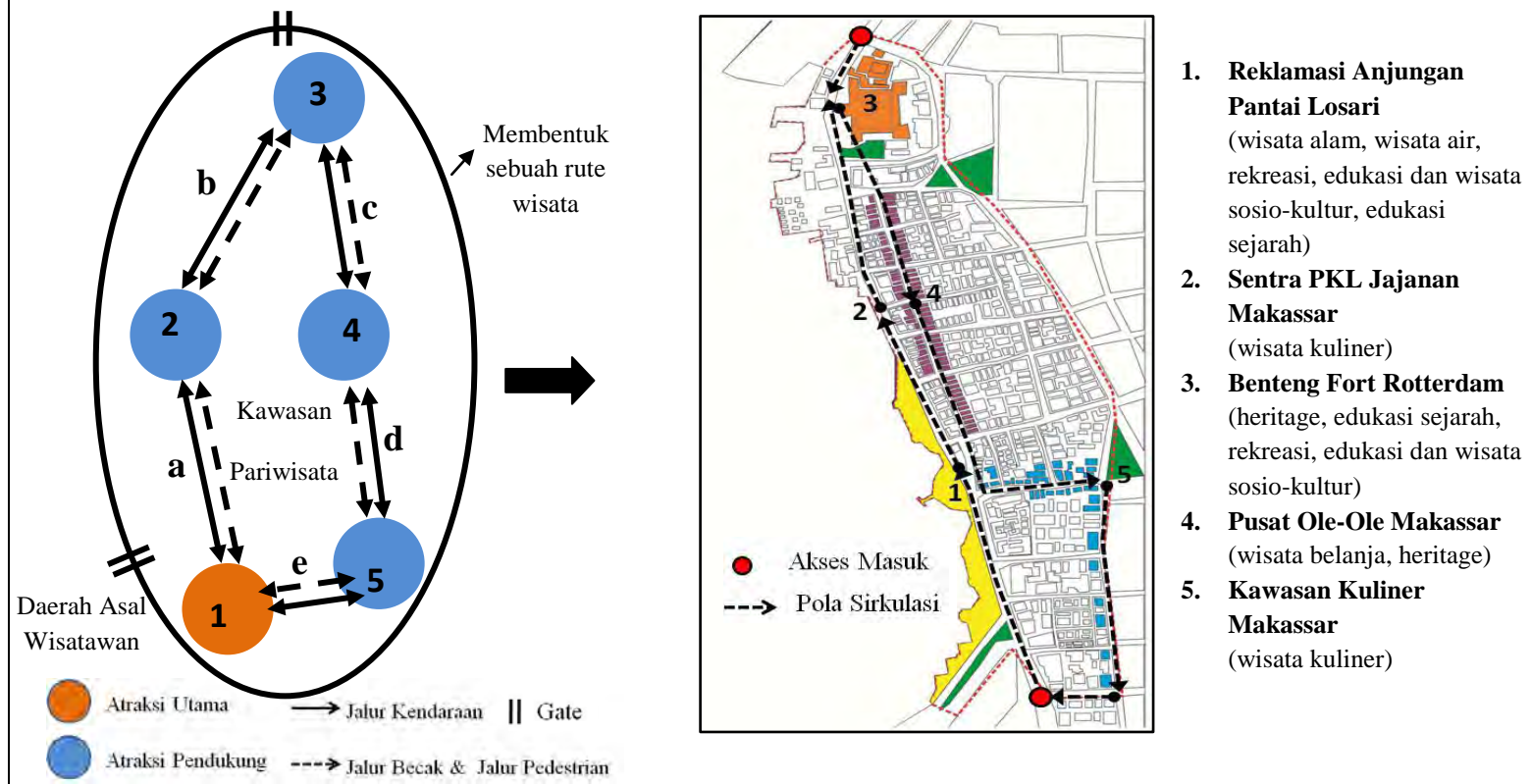
**Gambar 5.33 Arahan Penataan Aspek Ruang Luar 1-7**



Tabel 5.17 Konsep dan Arah Penataan Aspek *Linkage*

<b>Kriteria Penataan</b>	<i>Linkage</i> dalam kawasan Pantai Losari seharusnya dapat mengintegrasikan tiap spot wisata secara fisik dan visual dan membentuk rute wisata yang memudahkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata.
<b>Tema</b>	Menghubungkan tiap atraksi budaya dalam kawasan Pantai Losari dengan sebuah rute wisata budaya untuk memudahkan wisatawan dalam melakukan perjalanan wisata budaya.
<b>Konsep Penataan</b>	Menciptakan <i>linkage</i> yang mengintegrasikan tiap spot wisata baik secara struktural maupun visual melalui peningkatan kualitas jalur kendaraan, jalur pedestrian, dan jalur becak yang menghubungkan tiap spot wisata serta <i>signage</i> sebagai penanda arah

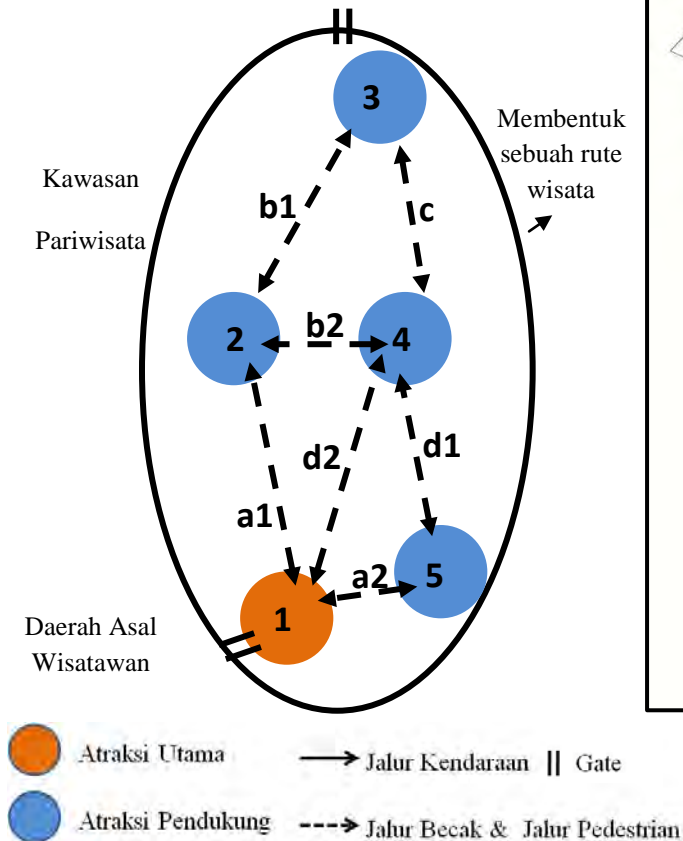
### 1. Alternatif Rute Keseluruhan Kawasan Pantai Losari





<b>Tema</b>	Menghubungkan tiap atraksi budaya dalam kawasan Pantai Losari dengan rute jalur pedestrian bagi wisatawan yang ingin berjalan kaki.
<b>Konsep Penataan</b>	Menciptakan jalur pedestrian yang mengintegrasikan tiap spot wisata melalui pemberian alternatif rute bagi pejalan kaki yang ingin mengunjungi tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari dengan tema “ <i>Experiencing Makassar Cultural Attractions</i> ”

### 3. Alternatif Rute Bagi Pejalan Kaki “Walkable Routes”



- 1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari**  
(wisata alam, wisata air, rekreasi, edukasi dan wisata sosio-kultur, edukasi sejarah)
- 2. Sentra PKL Jajanan Makassar**  
(wisata kuliner)
- 3. Benteng Fort Rotterdam**  
(heritage, edukasi sejarah, rekreasi, edukasi dan wisata sosio-kultur)
- 4. Pusat Ole-Ole Makassar**  
(wisata belanja, heritage)
- 5. Kawasan Kuliner Makassar**  
(wisata kuliner)

Rute bagi pejalan kaki merupakan alternatif rute bagi wisatawan yang ingin mengelilingi kawasan Pantai Losari dengan berjalan kaki. Rute 3 ini menggambarkan pola 1-2-3-4 atau sebaliknya, dan pola 1-2-4-3 atau pola 1-5, alternatif rute ini berdasarkan kedekatan tiap spot untuk memudahkan wisatawan yang berjalan kaki mengunjungi beberapa spot wisata.





Arahan penataan *linkage* membentuk rute kawasan Pantai Losari Sebagai *Urban Tourism* Kota Makassar dengan Tema “*Experiencing Makassar Cultural Attraction*” (1)

Gambar 5.34 Arahan Penataan Aspek *Linkage* 1-1





Arahan penataan *linkage* membentuk rute kawasan Pantai Losari Sebagai *Urban Tourism* Kota Makassar dengan Tema “*Experiencing Makassar Cultural Attraction*” (2)

Gambar 5.35 Arahan Penataan Aspek *Linkage* 1-2

## **BAB 6**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Kawasan Pantai Losari merupakan kawasan pariwisata yang terdiri dari beberapa spot wisata dengan keunggulan dan potensi yang cukup besar dan juga memiliki beberapa isu dan permasalahan terkait dengan keterhubungan antar spot wisata baik secara fisik dan visual serta penataan atraksi wisata yang dapat memotivasi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata. Adapun jawaban dari pertanyaan penelitian yang telah dijabarkan pada bab awal sebelumnya adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik dan potensi atraksi wisata pada kawasan Pantai Losari yang dapat menghubungkan antar spot wisata dalam kawasan Pantai Losari yaitu:
  - a. Reklamasi Anjungan Pantai Losari: Spot wisata ini memiliki beragam atraksi baik itu atraksi wisata alam, edukasi kebudayaan dan historis, dan keindahan arsitektur masjid terapung. Terdapat pula sarana rekreasi, beribadah, kuliner dan fasilitas berbelanja.
  - b. Kawasan Kuliner Makassar : Atraksi wisata khusus yang dapat dinikmati wisatawan pada spot wisata ini yaitu atraksi budaya dengan mencicipi makanan khas Makassar, dan terdapat pula fasilitas berbelanja.
  - c. Pusat Perbelanjaan Ole-Ole Khas Makassar : Dalam spot wisata ini sesuatu yang dapat dinikmati wisatawan sebenarnya bangunan – bangunan lama sepanjang jalan Somba Opu, namun belum dieksplor sebagai suatu atraksi wisata, dan sesuatu yang dapat dibeli pada spot wisata ini adalah souvenir, kerajinan, atau oleh-oleh yang bisa di bawa pulang wisatawan.
  - d. Benteng Fort Rotterdam: Atraksi wisata khusus yang dimiliki spot wisata ini yaitu bangunan peninggalan sejarah, edukasi historis, kebudayaan, dan keindahan arsitektur, terdapat pula fasilitas rekreasi dan museum-museum sejarah dalam spot wisata ini.

2. Karakteristik *linkage* yang menghubungkan tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari yaitu:
  - a. Kawasan Pantai Losari dibentuk oleh dua pola *linkage* yaitu *linkage* visual dan struktural. Kekurangan dari *linkage* yang terdapat dalam kawasan Pantai Losari ini hanya berupa deretan massa dan bangunan serta koridor sehingga kurang menegaskan hubungan tiap spot wisata.
  - b. Pola pergerakan wisatawan didominasi pola *single pattern* yaitu mengunjungi hanya satu destinasi wisata dan jenis pola *chaining loop* adalah pola pergerakan yang paling sedikit dilakukan wisatawan.
  - c. Ruang luar antar spot wisata yang menurunkan kualitas *linkage* adalah banyaknya hambatan pada jalur sirkulasi kendaraan dan manusia, parkir *on street* yang dijumpai sepanjang jalan dalam kawasan menyebabkan sering terjadi kemacetan serta kurangnya fasilitas pejalan kaki yang tidak memperhatikan keamanan dan kenyamanan wisatawan.
3. Tema khusus yang dapat meningkatkan daya tarik kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* kota Makassar dan menjadi konsep dasar dalam penentuan kriteria dan konsep penataan yaitu “***Experiencing Makassar Cultural Attractions***”. Adapun kriteria dan konsep penataan kawasan yaitu:
  - a. Menciptakan atraksi wisata yang beragam khususnya atraksi budaya, melalui adanya tarian budaya, pemberian edukasi bagi wisatawan tentang cara pembuatan souvenir dan kerajinan serta *culinary night street*.
  - b. Memberikan fasilitas wisata yang memberikan keamanan dan kenyamanan pada wisatawan, melalui penambahan pusat informasi, fasilitas perbankan, dan pos keamanan
  - c. Menciptakan sirkulasi yang baik dan saling terhubung melalui penyediaan jalur pedestrian yang terus menerus bagi segala usia dan PDA serta penyediaan jalur penyeberangan, jalur becak dan jalur sepeda,
  - d. Menyediakan fasilitas *street furniture* pada tiap koridor melalui penyediaan tempat sampah, penerangan, bangku-bangku, vegetasi, serta pepohonan yang mencirikan bentuk dan nuansa lokal,
  - e. Menyediakan tempat khusus kendaraan bermotor melalui penyediaan parkir di beberapa titik koridor Jalan Somba Opu dan Jalan Penghibur.

- f. Menciptakan *linkage* yang mengintegrasikan tiap spot wisata baik secara struktural maupun visual melalui penataan rute wisata bagi wisatawan.

## 6.2 Saran

Dalam menata suatu pengembangan kawasan wisata khususnya kawasan Pantai Losari yang memiliki beberapa spot wisata dengan keunggulan potensi yang dimiliki, keterhubungan antar spot wisata perlu diperhatikan untuk menjaga eksistensi tiap spot wisata dan meningkatkan motivasi wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata yang secara langsung dapat menambah pendapatan daerah kota Makassar.

Potensi yang dimiliki kawasan Pantai Losari sebagai kawasan wisata sebenarnya memiliki nilai jual yang tinggi namun sebaiknya perlu dieksplor lagi melalui penambahan atraksi wisata dan tema khusus yang memberikan kesan khas bagi wisatawan sehingga kawasan Pantai Losari dapat menjadi destinasi wisata yang memiliki keunggulan atraksi wisata yang berbeda dari daerah yang lainnya, maka dari itu untuk penelitian selanjutnya sebaiknya lebih memperhatikan potensi pengembangan kawasan dan aspek bangunan dalam kawasan Pantai Losari.

Dalam menerapkan penataan kawasan Pantai Losari sebagai *urban tourism* Kota Makassar, diperlukan adanya masukan pilihan rute yang fleksibel bagi wisatawan untuk memudahkan wisatawan mengunjungi tiap spot wisata dalam kawasan Pantai Losari dan perlu partisipasi dari seluruh pihak baik Pemerintah dan Masyarakat, dimana *feedback* tersebut dapat menjadi masukan dalam penyempurnaan dan pertimbangan dalam penataan kawasan Pantai Losari, mengingat Pantai Losari sebagai ikon dan kebanggaan kota Makassar.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## DAFTAR PUSTAKA

- A, Yoeti, Oka. (1996), *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Angkasa, Bandung
- Ashihara, Yoshinobu. (1983), *Exterior Design in Architecture*, terjemahan Gunadi, Sugeng. Merancang Ruang Luar, Surabaya
- Badan Perencanaan Daerah Kota (2006). *RTRW Kota Makassar*. Pemerintah Daerah Kota Makassar : Makassar
- Breen, Ann and Rigby, Dick. (1996), *The new waterfront: A worldwide urban success story*. NewYork: McGraw- Hill.
- Ching, Francis, D.K. (1985), *Architecture : Form, Space and Order*, Erlangga, Jakarta
- Collection KITLV, *Digital Image Library*. <http://www.media-kitlv.nl/> diunduh tanggal 25 Januari 2015
- Darjosanjoto, Endang T.S. (2012), *Penelitian Arsitektur Di Bidang Perumahan dan Permukiman*. Itspress. Surabaya
- Departemen Pekerjaan Umum. *Pedoman Pemanfaatan Tepi Pantai di Kawasan Perkotaan*. Diunduh dari <http://id.scribd.com/doc/145385075/Pedoman-Pemanfaatan-Tepi-Pantai-Perkotaan#scribd> pada tanggal 11 September 2014.
- Fachrul, Khairuddin (2011), *Potret Pantai Losari Jaman Dulu..* diunduh dari <http://www.kabarkami.com/potret-pantai-losari-jaman-dulu.html> pada tanggal 25 Januari 2015
- Gigi, Lau. McKercher, Bob. (2006), *Understanding Tourist Movement Patterns in A Destination: A GIS Approach*. Hongkong. Diunduh dari <http://thr.sagepub.com/content/7/1/39.full.pdf+html> pada tanggal 12 Maret 2015.
- Groat, L. dan Wang, D. (2002), *Architectural Research Methods*. John Wiley and Sons, Inc. Canada, United States of America.
- Hakim, Rustam. (1993), *Unsur Perancangan dalam Arsitektur Lansekap*. Bumi Aksara, Jakarta
- Hakim, Rustam dan Hardi Utomo. (2008), *Arsitektur Lanskap*. Bumi Aksara. Jakarta

- Handinoto (1999), *Lingkungan “Pecinan” Dalam Tata Ruang Kota Di Jawa Pada Masa Kolonial*, dalam Jurnal Dimensi Arsitektur no.27, Juli 1999, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat-Pusat Penelitian Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Inskeep, Edward, (1991). *Tourism Planning- An Integrated Sustainable Approach*, Van Nostrand Reinhold, New York
- Lynch, Kevin. (1960). *The Image Of The City*, The MIT Press, Cambridge
- Lynch, Kevin (1987) . *Good City Form*, The MIT Press, Cambridge
- Marpaung, Happy. (2002), *Pengantar Pariwisata*. Bandung : Alfabeta
- Meyer, Dorothea. (2004), *Tourism Routes And Gateways: Key Issues For The Development Of Tourism Routes And Gateways And Their Potential For Pro-Poor Tourism*. Overseas Development Institute. United Kingdom: London. Diunduh dari [www.odi.org/resources/docs/4040.pdf](http://www.odi.org/resources/docs/4040.pdf) pada tanggal 16 Maret 2015.
- Middleton, V.T.C. dan Hawkins, Rebecca. (1998), *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*. Butterworth-Heinemann: Oxford.
- Ministry for the Environment, (2006), *Urban Design Toolkit*. Wellington, New Zealand. Diunduh dari <http://www.mfe.govt.nz/publications/towns-and-cities/urban-design-toolkit-third-edition.pdf>. pada tanggal 11 September 2014
- Mirsa, Rinaldy. (2011), *Elemen Tata Ruang Kota*. Yogyakarta:Graha Ilmu
- Mulyandari, Hestin. (2011), *Pengantar Arsitektur Kota*, Yogyakarta: ANDI Yogyakarta.
- Murphy, Peter E. (1987), *Tourism A Community Approach*, Methuen, New York.
- Page, Stephen J. (2003), *Tourism Management, Managing For Change*, Oxford, Butterworth-Heinemann
- Pendit, Nyoman S. (1994), *Ilmu Pariwisata Sebagai Pengantar Perdana*. Jakarta: Pradnya Paramita
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2007 Tanggal 16 Maret 2007 Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan. Diunduh dari <http://ml.scribd.com/doc/65050569/Pedoman-Penyusunan-RTBL-Permen-6-Th-2007#scribd.pdf> pada tanggal 11September 2014.
- Pitana, I Gede dan Diarta, I Ketut Surya, (2009), *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Yogyakarta: Andi Publishing.



- Poerwandari, Kristi. (2001). *Pendekatan Kualitatif Untuk Penelitian Perilaku Manusia*. Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia : Lembaga Pengembangan Sarana Pengukuran dan Pendidikan Psikologi (LPSP3).
- Shirvani, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold. New York
- Sugiyono, (2010), *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmaratri, Myrna. dkk. (2013), *Faktor Pembentuk Pola Pergerakan Wisatawan Pada Destinasi Alam di Kabupaten Malang*. Planning For Urban Region and Environment, Volume 2, Nomor 3 hal 189-198)
- Trancik, Roger, (1986), *Finding Lost Space. Theories Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata. Diunduh dari [http://www.parekraf.go.id/userfiles/file/4636\\_1364-UUTentangKepariwisataannet1.pdf](http://www.parekraf.go.id/userfiles/file/4636_1364-UUTentangKepariwisataannet1.pdf) pada tanggal 11 September 2014.
- Wardiyanta, (2006), *Metode Penelitian Pariwisata*. Yogyakarta:CV. Andi Offset
- Widi-Prabawasari, Veronika. dan Suparman, Agus. (2000), *Seri Diktat Kuliah : Tata Ruang Luar 01*. Jakarta :Penerbit Gunadarma
- Winarso,dkk (2003) *Pendekatan Tourism Business District dan Partisipatif Dalam Pengembangan Jalur Wisata Perkotaan. Studi Kasus: Jalur Wisata Kota Jakarta, Vol-14 No.2-2)*
- Zahnd, Markus. (2006), *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Soegijapranata University Press. Kanisius:Yogyakarta.

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

**Lampiran-1.** Daftar Pertanyaan Wawancara Responden

**DAFTAR PERTANYAAN**

**A. DATA RESPONDEN**

Nama : .....

Umur : .....

Jenis Kelamin : .....

Alamat : .....

Pekerjaan : .....

**B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN PENELITIAN**

1. Berapa kali Anda datang berkunjung ke kawasan ini? Apakah Anda cukup mengenal kawasan ini?

.....  
.....  
.....

2. Apakah yang menjadi daya tarik Anda berkunjung ke kawasan Pantai Losari?

.....  
.....  
.....  
.....

3. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?

.....  
.....  
.....  
.....

4. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai? Alasannya?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5. Moda transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini? Alasannya?  
.....  
.....  
.....
6. Ketika Anda melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini, apakah yang menjadi hambatan Anda ke tiap spot-spot wisata dalam kawasan ini?  
.....  
.....  
.....
7. Apakah Anda setuju jika moda transportasi becak merupakan salah satu moda transportasi yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini?  
.....  
.....  
.....
8. Kesan apakah yang Anda rasakan ketika berada/melewati kawasan ini?  
.....  
.....  
.....
9. Apa yang Anda rasakan ketika berjalan pada siang hari/malam hari di kawasan ini?  
.....  
.....  
.....
10. Apakah harapan Anda ke depan mengenai penataan kawasan Pantai Losari terkait tentang kemudahan dalam melakukan perjalanan wisata ke antar spot wisata?  
.....  
.....  
.....

## **Lampiran-2. Hasil Wawancara Responden**

### **HASIL WAWANCARA**

#### **A. DATA RESPONDEN**

Nama : Iin Inayah

Umur : 22 Tahun

Jenis Kelamin : Perempuan

Alamat : Jl. Masjid Raya No. 23, Makassar

Pekerjaan : Mahasiswa

#### **B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN PENELITIAN**

**1. Berapa kali Anda datang berkunjung ke kawasan ini? Apakah Anda cukup mengenal kawasan ini?**

Saya berkunjung ke Kawasan Pantai Losari kira-kira 2 – 5 kali/bulan. Jadi saya sangat tahu tentang kawasan ini.

**2. Apakah yang menjadi daya tarik Anda berkunjung ke kawasan Pantai Losari?**

Saya suka datang ke kawasan ini karena keindahan pantai Losari, apalagi reklamasi Anjungan Pantai Losari sudah banyak berubah dan sudah bagus. Banyak miniatur-miniatur kebudayaan yang memperindah anjungan dan masjid terapung yang megah dapat dikunjungi dan tidak dijumpai di tempat lain.

**3. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?**

Kegiatan yang saya lakukan di kawasan ini duduk-duduk di Anjungan sambil menikmati keindahan pantai dan setelah itu biasanya lanjut mencicipi pisang epe' (jajanan khas Makassar) sambil juga menikmati keindahan pantai.

**4. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai? Alasannya?**

Ketika saya berada di kawasan ini area yang paling saya sukai adalah reklamasi anjungan Pantai Losari dan kawasan kuliner, karena tujuan saya datang ke kawasan ini ingin menikmati keindahan pantai Losari sambil duduk-duduk dan bercerita-cerita dengan teman-teman dan setelah puas di anjungan saya dan teman-teman langsung nongkrong di sentra PKL makan pisang epe'.

**5. Moda transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini?  
Alasannya?**

Naik motor, alasannya lebih cepat sampai dan mudah parkirnya langsung di anjungan. Untuk ke kawasan kuliner saya biasanya jalan kaki karena sudah dekat dengan anjungan.

**6. Ketika Anda melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini, apakah yang menjadi hambatan Anda ke tiap spot-spot wisata dalam kawasan ini?**

Hambatan saya dalam melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini adalah jalur pejalan kaki yang biasanya digunakan untuk parkir kendaraan dan berjualan bagi PKL, sehingga untuk ke tempat-tempat di sekitar anjungan menjadi sulit dijangkau.

**7. Apakah Anda setuju jika moda transportasi becak merupakan salah satu atraksi wisata yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini?**

Setuju saja, karena sudah lama tidak pernah naik becak yang masih menggunakan sepeda, biasanya becak sekarang sudah seperti motor dan ugalkan.

**8. Kesan apakah yang Anda rasakan ketika berada/melewati kawasan ini?**

Kesan yang saya rasakan ketika melewati kawasan Pantai Losari adalah wisata pantai yang mencirikan kebudayaan Sulawesi Selatan berupa miniatur-minatur yang banyak terdapat dalam anjungan.

**9. Apa yang Anda rasakan ketika berjalan pada siang hari/malam hari di kawasan ini?**

Kalau siang hari saya ke kawasan ini panas sekali, jadi biasanya saya datangnya kalau sore hari, tapi kalau malam hari juga saya takut berjalan di kawasan ini karena banyak tindakan kriminal akhir-akhir ini seperti geng motor dan copet.

**10. Apakah harapan Anda ke depan mengenai penataan kawasan Pantai Losari terkait tentang kemudahan dalam melakukan perjalanan wisata ke antar spot wisata?**

Harapan saya untuk penataan kawasan Pantai Losari, jalur pedestriannya diperbanyak pohonnya, orang tidak parkir lagi di jalur pedestrian, sehingga untuk berjalan kaki saya bisa nyaman dan aman. Kalau terdapat penyewaan sepeda bagi pengunjung untuk dipakai dalam melakukan perjalanan wisata juga lebih bagus.

## **HASIL WAWANCARA**

### **A. DATA RESPONDEN**

Nama : Nur Alamsyah

Umur : 31 Tahun

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Alamat :Gowa

Pekerjaan : PNS

### **B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN PENELITIAN**

- 1. Berapa kali Anda datang berkunjung ke kawasan ini? Apakah Anda cukup mengenal kawasan ini?**

Saya berkunjung ke Kawasan Pantai Losari kira-kira 1-3kali/bulan. Jadi saya kurang lebih cukup tahu tentang kawasan ini.

- 2. Apakah yang menjadi daya tarik Anda berkunjung ke kawasan Pantai Losari?**

Saya suka datang ke kawasan ini untuk jalan-jalan dan mencari hiburan, terutama yang paling saya senangi di Reklamasi Anjungan Pantai Losari karena saya bisa duduk-duduk, melihat banyak orang, dan melihat keindahan pantai. Saya juga senang ke kawasan ini untuk mencicipi kuliner khas Makassar.

- 3. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?**

Kegiatan yang saya lakukan di kawasan ini adalah makan makanan khas Makassar dan menikmati keindahan pantai losari.

- 4. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai? Alasannya?**

Ketika saya berada di kawasan ini area yang paling saya sukai adalah reklamasi anjungan Pantai Losari, karena reklamasi anjungan Pantai Losari menyajikan banyak atraksi wisata seperti keindahan pantai, masjid, dan miniatur-miniatur kebudayaan Sulawesi Selatan.

- 5. Moda transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini? Alasannya?**

Naik kendaraan pribadi, alasannya saya datang dari luar kota dan lebih mudahnya naik kendaraan pribadi apalagi parkirnya mudah ada di Anjungan.



- 6. Ketika Anda melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini, apakah yang menjadi hambatan Anda ke tiap spot-spot wisata dalam kawasan ini?**

Hambatan saya dalam melakukan perjalanan wisata adalah jarak yang terlalu jauh apalagi terik matahari yang panas jadi saya malas berpindah tempat, hanya di Anjungan Pantai Losari saja dan kadang ke kawasan kuliner.

- 7. Apakah Anda setuju jika moda transportasi becak merupakan salah satu atraksi wisata yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini?**

Setuju saja, tapi becak juga sekarang sudah jarang terlihat. Tidak jelas dimana pangkalannya. Kalau becaknya di hias juga bisa tambah menarik.

- 8. Kesan apakah yang Anda rasakan ketika berada/melewati kawasan ini?**

Kesan yang saya rasakan ketika melewati kawasan Pantai Losari adalah suasana pantai Losari dengan deretan bangunan ruko di sepanjang jalan.

- 9. Apa yang Anda rasakan ketika berjalan pada siang hari/malam hari di kawasan ini?**

Kalau siang hari saya ke kawasan ini panas sekali, jadi biasanya kalau saya berjalan yang dekat-dekat saja, dan kalau malam hari yang saya rasakan banyak PKL yang berjualan di pinggir jalan jadi susah untuk jalan jadi kadang juga macet kalau malam.

- 10. Apakah harapan Anda ke depan mengenai penataan kawasan Pantai Losari terkait tentang kemudahan dalam melakukan perjalanan wisata ke antar spot wisata?**

Harapan saya untuk penataan kawasan Pantai Losari, jalur pedestriannya diperbanyak pohonnya, orang tidak parkir di bahu jalan tapi di tempat parkir karena sering macet.

## HASIL WAWANCARA

### A. DATA RESPONDEN

Nama : Sutela

Umur : 39 Tahun

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Alamat :Bogor

Pekerjaan : Advokasi

### B. PERTANYAAN YANG BERKAITAN DENGAN PENELITIAN

**1. Berapa kali Anda datang berkunjung ke kawasan ini? Apakah Anda cukup mengenal kawasan ini?**

Saya baru 2 kali ke kawasan Pantai Losari, tapi dulu waktu saya ke sini sudah tidak sebagus sekarang, sekarang Pantai Losari sudah tambah bagus dan menarik.

**2. Apakah yang menjadi daya tarik Anda berkunjung ke kawasan Pantai Losari?**

Alasan saya berkunjung ke kawasan ini, karena Pantai Losari yang merupakan landmark Kota Makassar jadi harus saya kunjungi, apalagi Pantai Losari sudah banyak berubah dan tambah bagus. Ada masjid terapung dan miniatur-miniatur kebudayaan yang jarang dijumpai di tempat lain.

**3. Jenis kegiatan apa yang paling Anda sukai ketika berada di kawasan ini?**

Kegiatan yang saya lakukan di kawasan ini adalah menikmati keindahan pantai losari dan mencicipi makanan khas Makassar, pisang epe' dan makan seafood di sekitar sini.

**4. Ketika Anda berada di kawasan ini, area mana yang paling Anda sukai? Alasannya?**

Ketika saya berada di kawasan ini area yang paling saya sukai adalah reklamasi anjungan Pantai Losari karena saya juga belum terlalu tahu area-area sekitar Pantai selain ini.

**5. Moda transportasi apa yang biasa Anda gunakan di kawasan ini? Alasannya?**

Naik kendaraan pribadi, alasannya saya datang dari luar kota dan lebih mudahnya naik kendaraan pribadi.

- 6. Ketika Anda melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini, apakah yang menjadi hambatan Anda ke tiap spot-spot wisata dalam kawasan ini?**

Hambatan saya dalam melakukan perjalanan wisata adalah kemacetan waktu mau ke sini, kebetulan saya lewat jalan Somba Opu mau beli ole-ole, dari sana saya ke anjungan dan agak macet tadi waktu mau ke sini.

- 7. Apakah Anda setuju jika moda transportasi becak merupakan salah satu atraksi wisata yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan wisata dalam kawasan ini?**

Setuju saja, bisa menjadi atraksi yang menarik pengunjung bisa naik becak sambil keliling kawasan Pantai Losari,

- 8. Kesan apakah yang Anda rasakan ketika berada/melewati kawasan ini?**

Kesan yang saya rasakan ketika melewati kawasan Pantai Losari adalah suasana pantai Losari dengan miniatur-miniatur budaya Sulawesi Selatan.

- 9. Apa yang Anda rasakan ketika berjalan pada siang hari/malam hari di kawasan ini?**

Kalau siang hari saya ke kawasan ini saya senang tapi memang cukup panas yah jadi saya mencari tempat yang teduh untuk duduk-duduk. Kalau malam hari saya belum pernah.


- 10. Apakah harapan Anda ke depan mengenai penataan kawasan Pantai Losari terkait tentang kemudahan dalam melakukan perjalanan wisata ke antar spot wisata?**

Harapan saya untuk penataan kawasan Pantai Losari, jalur pedestriannya diperbanyak pohonnya agar pengunjung mau berjalan kaki, diperbanyak tempat duduknya dan atraksi wisatanya di perbanyak lagi.

**Lampiran 3.** Contoh Index Card Responden


**INDEX CARD**

**Tujuan:** Mengetahui ketertarikan dan pola pergerakan wisatawan di Kawasan Pantai Losari

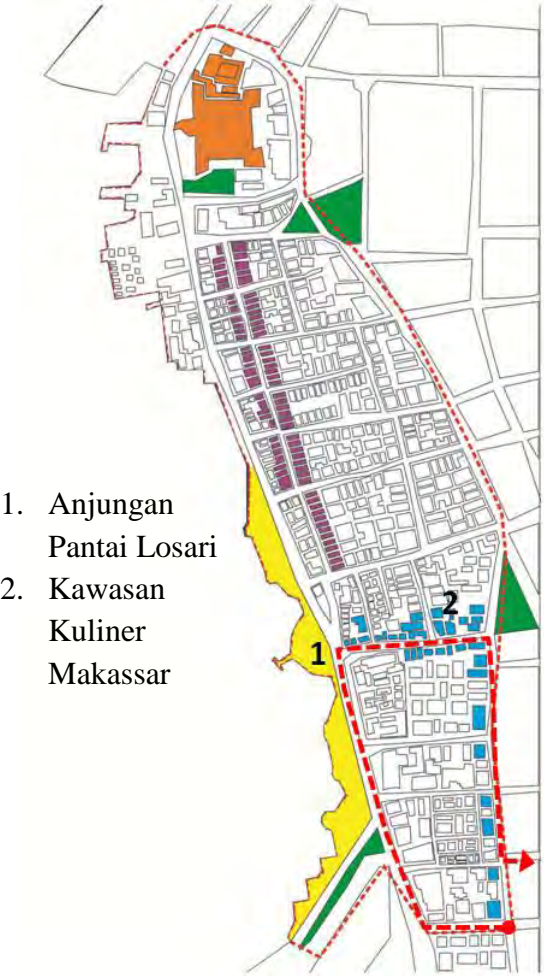
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Umur :</p> <p>Asal :</p> <p>Transportasi :</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p> 	<p><b>Harapan:</b></p>

#### Lampiran 4. Hasil Index Card Responden


No. Responden : 01

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 22 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuliner</li> </ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata Alam</li> <li>• Atraksi Wisata Budaya (Kuliner)</li> </ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>3. Sentra PKL Jajanan Makassar</p>	<p><b>Harapan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman</li> <li>• Menyediakan jalur hijau yang indah</li> </ul>

**No. Responden : 02**


<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Pendatang</p> <p>Umur : 31 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kuliner</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li><li>• Atraksi Wisata Budaya (Kuliner)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Kawasan Kuliner Makassar</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tidak hanya menyajikan makanan khas Makassar tetapi mengikutsertakan pengunjung dalam memasak</li><li>• Adanya informasi untuk wisatawan mengenai makanan khas Makassar</li></ul>

**No. Responden : 03**

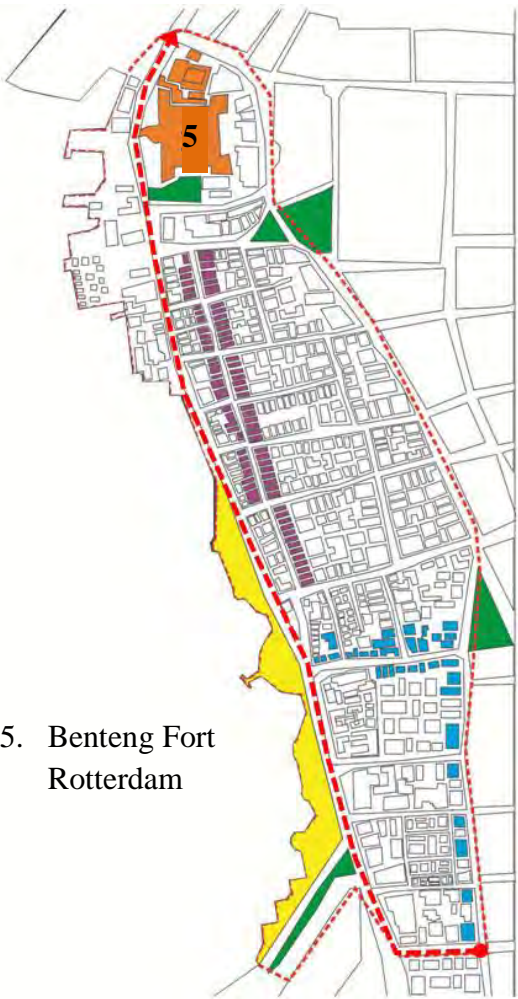
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Pendatang</p> <p>Umur: 24 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bangunan Bersejarah</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p> <p>3. PKL Jajanan Makassar</p> <p>1. Anjungan Pantai Losari</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li><li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>



**No. Responden : 04**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang teduh dan indah antar spot wisata</li><li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>


**No. Responden : 05**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Angkutan Umum</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bangunan Bersejarah</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman dan aman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang teduh</li></ul>

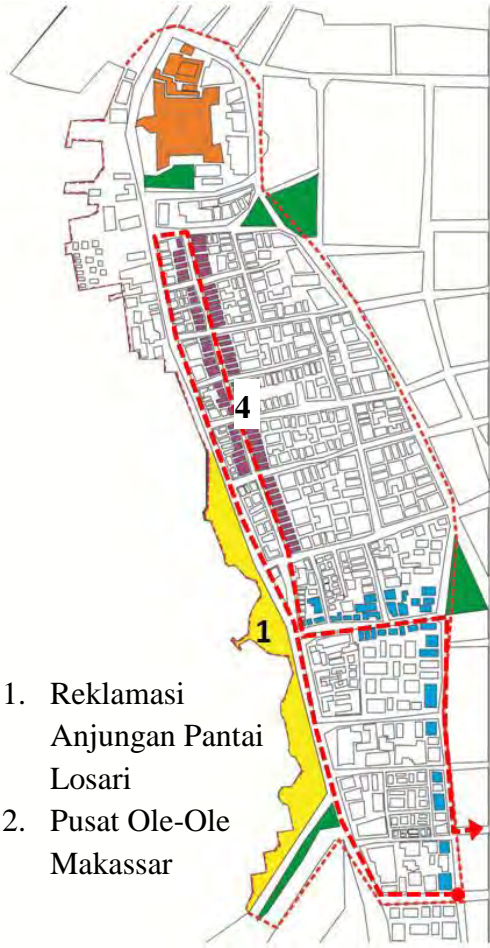
**No. Responden : 06**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Lokal/Pendatang</p> <p>Umur : 35 Tahun</p> <p>Asal : Samarinda</p> <p>Transportasi : Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bangunan Bersejarah</li> </ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Kuliner)</li> <li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li> </ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari</li> <li>2. PKL Jajanan Makassar</li> <li>3. Benteng Fort Rotterdam</li> <li>4. Pusat Ole-Ole Makassar</li> <li>5. Bangunan Bersejarah</li> </ol>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengadaan pos-pos penjagaan agar pengunjung merasa aman.</li> <li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li> <li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li> <li>• Pengadaan Pusat Informasi yang kemudahan bagi wisatawan</li> </ul>

**No. Responden : 07**

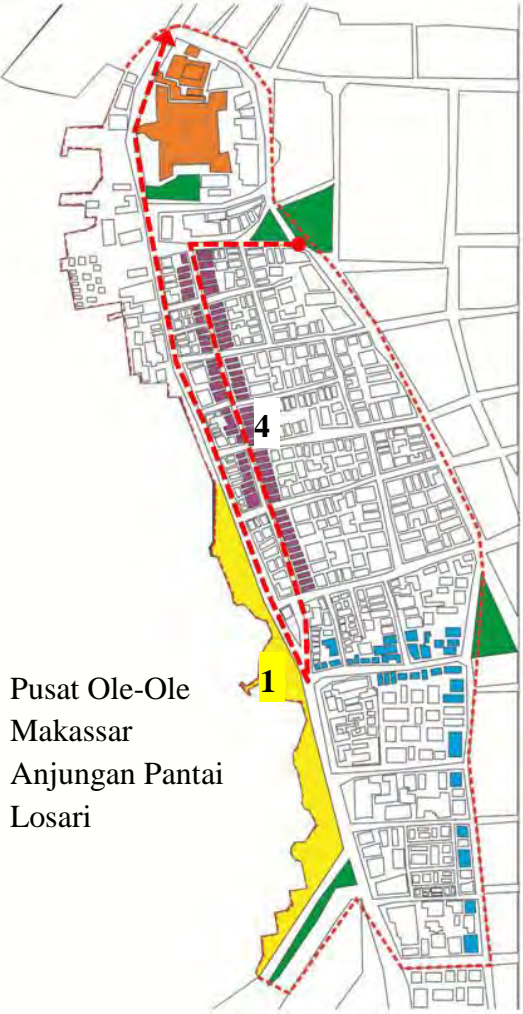
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 40 Tahun</p> <p>Asal : Pinrang</p> <p>Transportasi : Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kuliner</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Kuliner)</li><li>• Atraksi Wisata Alam</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>3. PKL Jajanan Makassar</p> <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman dan aman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah dan teduh</li><li>• Penataan PKL yang tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>

**No. Responden : 08**

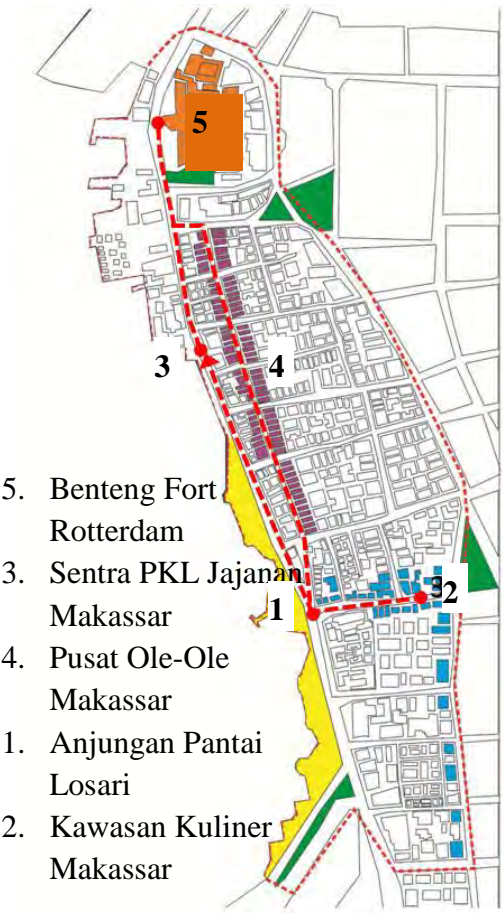
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Lokal/Pendatang</p> <p>Umur : 44 Tahun</p> <p>Asal : Polmas</p> <p>Transportasi : Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Reklamasi Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Pusat Ole-Ole Makassar</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat duduk pada jalur pedestrian</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah dan teduh</li><li>• Penataan PKL yang tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>



**No. Responden : 09**

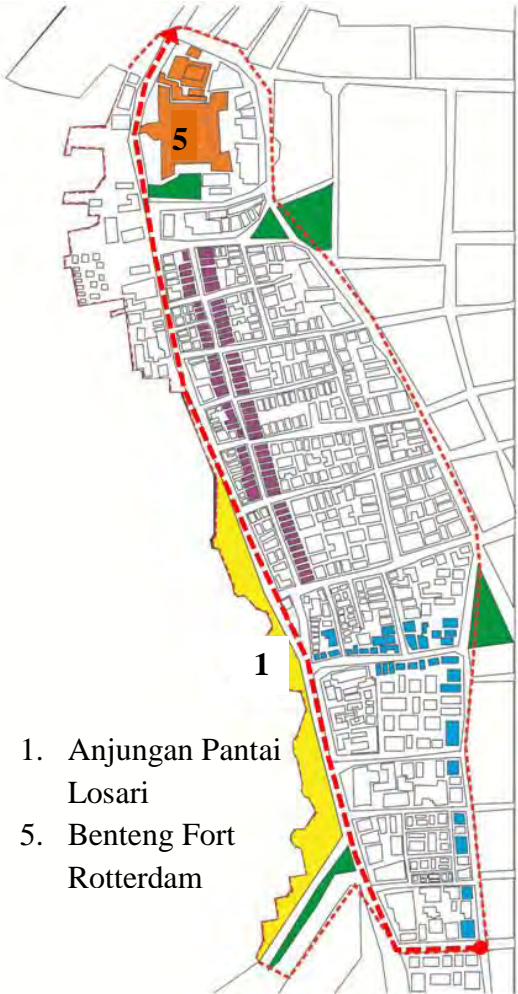
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Polmas</p> <p>Transportasi : Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keindahan Pantai</li> </ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li> </ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>4. Pusat Ole-Ole Makassar</p> <p>1. Anjungan Pantai Losari</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan keamanan karena banyaknya pengamen</li> <li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman dan aman</li> <li>• Menyediakan jalur hijau yang teduh</li> </ul>

**No. Responden : 10**

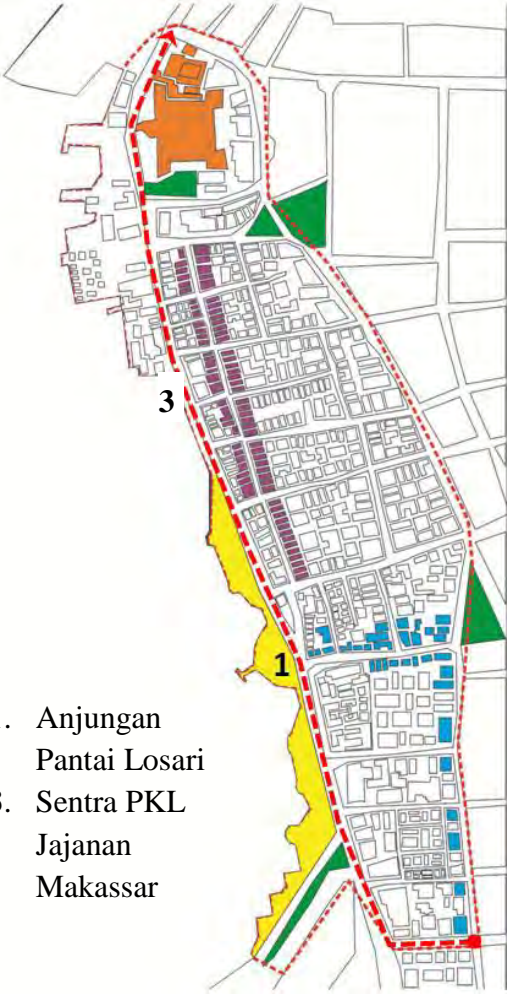
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Nama : Wisatawan Asing</p> <p>Umur : -</p> <p>Asal : Belanda</p> <p>Transportasi : Jalan Kaki</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bangunan Bersejarah</li> </ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata Budaya (Budaya dan Sejarah)</li> <li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li> </ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p> <p>3. Sentra PKL Jajanan Makassar</p> <p>4. Pusat Ole-Ole Makassar</p> <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Kawasan Kuliner Makassar</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penataan jalur pedestrian untuk dikembalikan fungsinya sebagai jalur pejalan kaki dan bukan untuk PKL</li> <li>• Penataan PKL agar PKL tidak berjualan sembarangan</li> </ul>



**No. Responden : 11**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 23 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah</li></ul>

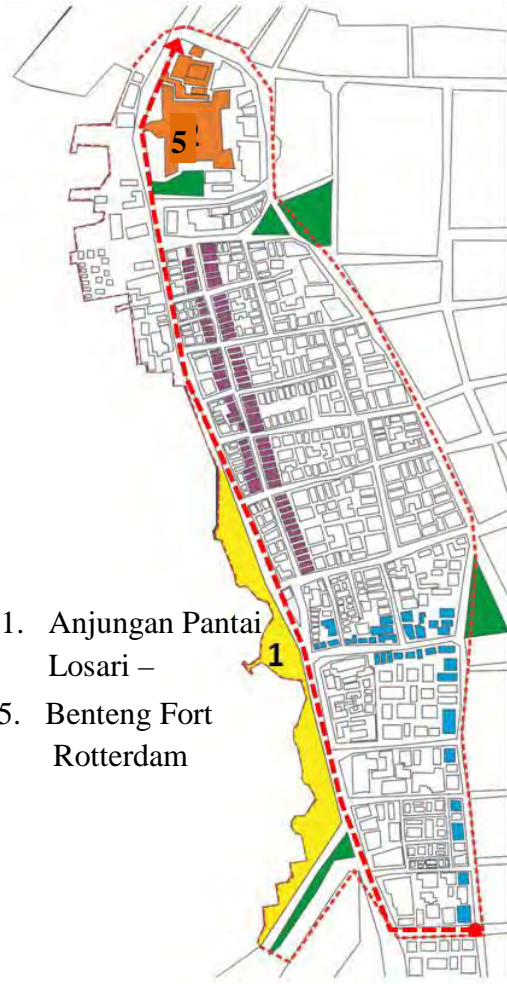
**No. Responden : 12**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kebudayaan Makassar</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>3. Sentra PKL Jajanan Makassar</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li></ul>

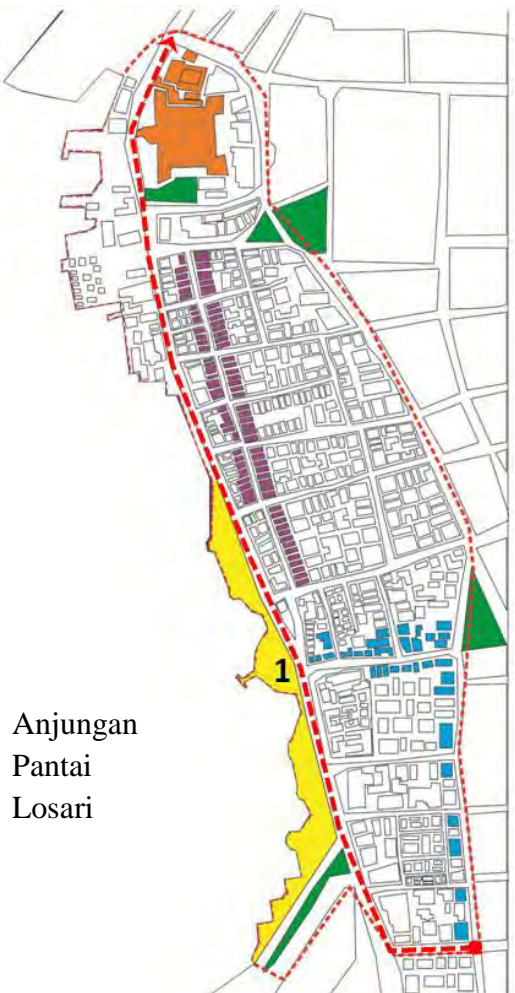
**No. Responden : 13**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Masyarakat Setempat</p> <p>Umur: 24 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kebudayaan Makassar</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li><li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>

**No. Responden: 14**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Lokal/Pendatang</p> <p>Umur : 23 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kebudayaan Makassar</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari –</p> <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah</li></ul>

**No. Responden : 15**

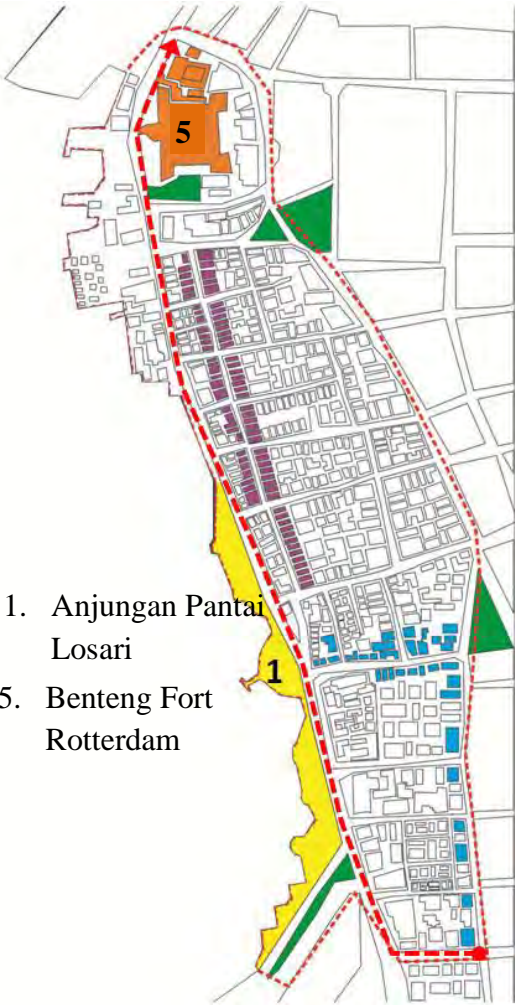
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Lokal/Pendatang</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kebudayaan Makassar</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li></ul>



**No. Responden : 16**

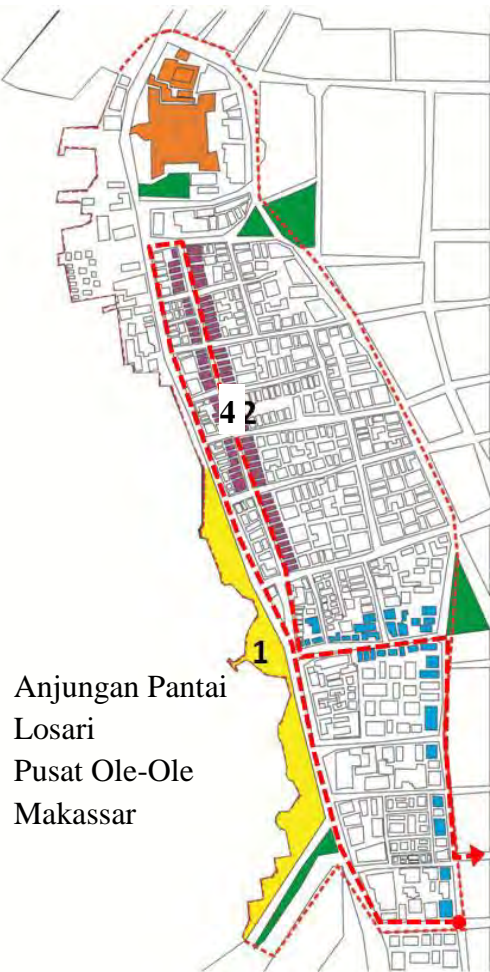
<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Lokal/Pendatang Umur: 24 Tahun Asal : Makassar Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kebudayaan Makassar</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li><li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li></ul>

**No. Responden : 17**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 23 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah</li></ul>



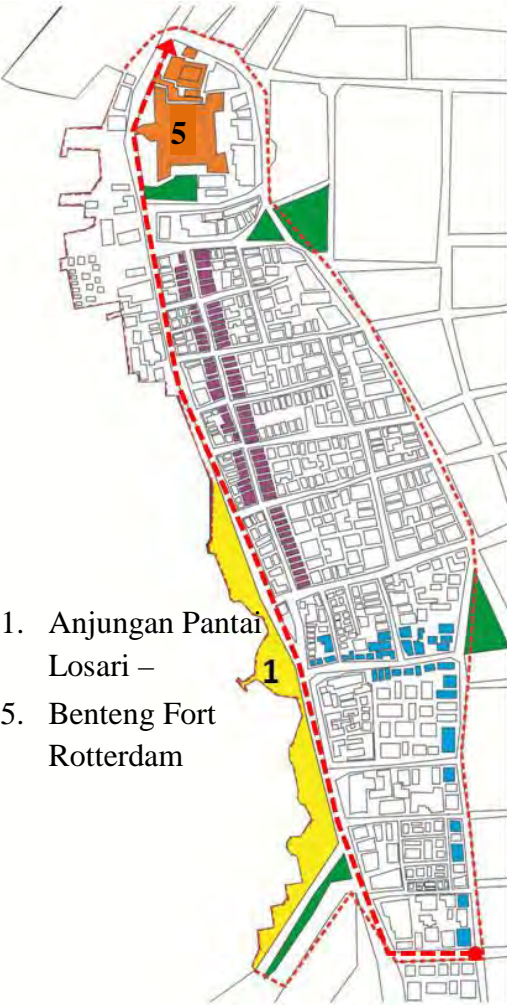
**No. Responden : 18**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Lokal/Pendatang</p> <p>Umur : 25 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Budaya (Kuliner)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Pusat Ole-Ole Makassar</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li><li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li></ul>

**No. Responden : 19**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden: Lokal/Pendatang</p> <p>Umur: 24 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kuliner</li> </ul> <p><b>Atraksi Wisata Yang Diminati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li> <li>• Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)</li> </ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari</p> <p>2. Sentra PKL Jajanan Makassar</p> <p>3. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menyediakan Tempat Duduk Pada Jalur Pedestrian</li> <li>• Menyediakan Jalur Hijau yang indah antar spot wisata</li> <li>• PKL yang tertata rapi dan tidak mengganggu sirkulasi</li> </ul>

**No. Responden: 20**

<p><b>Data Responden</b></p> <p>Jenis Wisatawan Responden:</p> <p>Masyarakat Setempat</p> <p>Umur : 23 Tahun</p> <p>Asal : Makassar</p> <p>Transportasi : Kendaraan Pribadi</p>	<p><b>Daya Tarik :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keindahan Pantai</li></ul> <p><b>Atraksi Wisata yang dimininati:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Atraksi Wisata Alam (Pantai)</li></ul>
<p><b>Pola Pergerakan Wisatawan Dalam Kawasan Pantai Losari</b></p>  <p>1. Anjungan Pantai Losari –</p> <p>5. Benteng Fort Rotterdam</p>	<p><b>Harapan:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Menyediakan jalur pedestrian yang nyaman</li><li>• Menyediakan jalur hijau yang indah</li></ul>

Dari tampilan data (*index card*) pada 20 Responden untuk mengetahui ketertarikan dan pola pergerakan wisatawan terhadap spot wisata di kawasan Pantai Losari yang telah dijabarkan di atas, maka hasil dari tampilan data (*index card*) tersebut akan dijabarkan melalui tabulasi sebagai berikut:

**Tabel Lamp-1.** Hasil tampilan data (Index Card) Yang Diperoleh Dari Responden

<b>Nomor Responden</b>	<b>Jenis Wisatawan Responden</b>	<b>Daya Tarik Berkunjung</b>	<b>Atraksi Wisata Yang Diminati</b>	<b>Pola Pergerakan Responden</b>
<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(3)</b>	<b>(4)</b>	<b>(5)</b>
Responden 1	Masyarakat Setempat	Kuliner,	Atraksi Wisata Alam (Pantai)	1-3
Responden 2	Masyarakat Setempat	Kuliner	Atraksi Wisata Budaya (Kuliner)	1-2
Responden 3	Lokal	Bangunan Bersejarah,	Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)	5-3-1
Responden 4	Masyarakat Setempat	Keindahan Pantai	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)	1-5
Responden 5	Masyarakat Setempat	Bangunan Bersejarah,	Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)	5
Responden 6	Lokal	Bangunan Bersejarah	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Kuliner)	1-3-5-4
Responden 7	Masyarakat Setempat	Kuliner	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Kuliner)	1-3-5
Responden 8	Lokal	Keindahan Pantai	Atraksi Wisata Alam (Pantai),	1-4
Responden 9	Masyarakat Setempat	Keindahan Pantai	Atraksi Wisata Alam (Pantai),	4-1
Responden 10	Asing	Bangunan Bersejarah	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Budaya)	5-4-1-2

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Responden 11	Masyarakat Setempat	Keindahan Pantai,	Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Budaya)	1-5
Responden 12	Masyarakat Setempat	Kebudayaan Makassar	Atraksi Wisata Alam (Pantai),	1-3
Responden 13	Masyarakat Setempat	Kebudayaan Makassar	Atraksi Wisata Alam (Pantai),	1
Responden 14	Lokal	Kebudayaan Makassar	Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Budaya)	1-5
Responden 15	Lokal	Kebudayaan Makassar	Atraksi Wisata Alam (Pantai),	1
Responden 16	Lokal	Keindahan Pantai,	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya	1
Responden 17	Masyarakat Setempat	Keindahan Pantai,	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya	1-5
Responden 18	Lokal	Keindahan Pantai,	Atraksi Wisata Alam (Pantai)	1-4
Responden 19	Lokal	Kuliner	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah)	1-3-5
Responden 20	Masyarakat Setempat	Keindahan Pantai	Atraksi Wisata Alam (Pantai), Atraksi Wisata Budaya (Sejarah dan Budaya)	1-5

*Sumber: Index Card Peneliti, 2015*

*Keterangan:*

1. *Anjungan Pantai Losari*
2. *Kawasan Kuliner Makassar*
3. *Sentra PKL Jajanan Makassar*
4. *Pusat Ole-Ole Khas Makassar*
5. *Benteng Fort Rotterdam*

*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## BIOGRAFI PENULIS



Penulis dilahirkan di Ujung Pandang pada tanggal 9 Februari 1991 sebagai anak ke- 3 dari pasangan Dr. Suriadi Mappangara, M.Hum dan Dra. Nahdia Nur, M.Hum. Penulis menempuh pendidikan formal di SDN. Inp. Unhas, SMPN 06 Makassar, SMU Neg. 01 Makassar. Pendidikan sarjana di tempuh di Program Studi Pengembangan Wilayah Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin, dan menamatkannya pada tahun 2012. Pada tahun 2013, penulis diterima di Program Pascasarjana Bidang Keahlian Perancangan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) dan menamatkannya pada tahun 2015. Beasiswa pendidikan Program Pascasarjana diperoleh dari Program BPP-DN Departemen Pendidikan Tinggi (DIKTI). Selama mengikuti program S2, beberapa karya penulis telah diterbitkan di jurnal internasional.

Surabaya, Juli 2015

Nur Adyla Suriadi